Modell Eisen Bahner

3,30 €

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2005
54. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr



TESTS

- KEG-2114 von Gecon/Kemo
- VT 70.9 von Sachsenmodelle/Tillig

Die Drei-Tunnel-Stadt Greiz
In die Röhre geschaut

DB-Behältertransport
Von Haus zu Haus

H0-Späteinsteiger mit PC
Aufbau-Studium

Seestück in Z
Wellen, Wind und Watt

WERKSTATT:
- Auhagen-Brückenschlag
- Bemo-IVK-Montagehilfe

Heinz Johann: Weggefährte Bellingrodts

Der Groß-Gartenbahner

Mit Herz und Verstand zur eigenen Tram

Kathedralen des Verkehrs



Nr. 5

„Ich verstehe nur Bahnhof": Auch mit diesem Spruch fand die Eisenbahn Eingang in den allgemeinen Sprachgebrauch. Nicht von ungefähr, denn der Bahnhof ist weit mehr als nur das Empfangsgebäude, ist ein überaus komplexer, selbst für regelmäßig mit der Bahn Reisende nur schwer zu durchschauender Bereich. Lassen Sie sich von uns mitnehmen auf eine spannende Reise durch Zeit und Raum, die Ihnen auch die Grundlagen für jede Modellbahnstation liefert.

Nr. 4



Nr. 3



Nr. 2



Nr. 1



NEBENBAHNEN
Charme und Romantik unter Sachzwängen

Bestellkarte

08/05

Bitte liefern Sie mir das Spezialheft zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

- ☐ Heft Nr. 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft Nr. 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft Nr. 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft Nr. 4 ______ Anzahl
- ☐ Heft Nr. 5 ______ Anzahl

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben!

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut: ______

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



34 Von Haus zu Haus

Behältertragwagen spielten bei der frühen Bundesbahn im Gütertransport eine viel wichtigere Rolle als bei der Reichsbahn in der DDR.

Fachmann 16 und Tramfan

Der heute 84-jährige Heinz Johann gehört zu den Pionieren der Eisenbahnfreunde in der Bundesrepublik.



60 Kleine, große Sächsin

Die Meyer-Gelenkloks der Gattung IVK hat Bemo zum Vorbild für einen H0e-Bausatz auserkoren.



Die unendliche 84 Geschichte

Im reifen Alter: Günter Sulimma fand zu seinem jetzigen Hobby, nun baut er und baut und baut...





Titel: Straßenbahnen: Kato/Lemke; Oberleitung: Sommerfeldt; Haus: Faller; Figuren: Preiser.
Foto: Frickel

30 Rügener Insel-Fähre

Das schmalspurige Kleinbahnnetz auf der Insel Rügen hatte mit der Wittower Fähre ein Unikum.



BAHNWELT AKTUELL

AUGSBURG

Neue Heimat

● In den Nächten des 23. und 24. Mai 2005 wurde der bekannte Gläserne Zug (491001) mittels Tieflader auf der Straße vom ehemaligen AW München-Neuaubing zum Bahnpark Augsburg transportiert. Dort findet er, mehr als neun Jahre nach seinem Unfall am 12. Dezember 1995 in Garmisch-Partenkirchen, nun einen würdigen Stammplatz im „Rundhaus Europas". Der im Jahr 1999 vom ehemaligen Stammlokführer des „Gläsernen", Horst Büttner (†), gegründeten BSW-Gruppe ist es nach langem Hin und Her gelungen, eine neue Heimat für das Fahrzeug zu finden. Die BSW-Gruppe bittet auch um Spenden zur Aufarbeitung des Triebwagens: Werner Meisl, 1. Vorsitzender, Stadtsparkasse Augsburg, BLZ. 72050000, Kto. 240652362, Verwendungszweck „Gläserner Zug". Im Bahnpark Augsburg wird der Aussichtstriebwagen künftig der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Der Bahnpark ist jeden ersten Sonntag des Monats von 11 bis 17 Uhr geöffnet.

Der ET 491001 unter der Augsburger Spinne am 25. Mai 2005.



Foto: Karell

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Unter Spannung

● Am 31. Mai hatte die Bundesregierung dem Kieler Landesministerium die offizielle Zusage erteilt, dass die Finanzierung der Elektrifizierung der Verbindung Hamburg – Lübeck besiegelt ist. Auf der Strecke kommen derzeit im Personenverkehr Loks der Baureihe 218 zum Einsatz. Die EC-Züge von Hamburg nach Kopenhagen werden aus dänischen IC 3-Triebwagen, den „Gummినasen", gebildet. Im Railion-Güterverkehr werden Loks der Baureihe 232 eingesetzt, dazu kommen dort auch einige Privatbahnloks vor Güterzügen zum Einsatz. Wie Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dietrich Austermann am 31. Mai in Kiel sagte, sei es nach intensiven Verhandlungen mit dem Bund und der Bahn AG gelungen, das insgesamt 160 Millionen Euro teure Infrastruktur-Projekt aufs Gleis zu bringen. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich im Oktober beginnen, mit der Fertigstellung der Elektrifizierung Hamburg – Lübeck sei Anfang 2008 zu rechnen. Das Land Schleswig-Holstein wird sich nicht, wie ursprünglich geplant, mit 30 Millionen Euro an dem Projekt beteiligen, sondern nach zähen Verhandlungen lediglich mit rund 25 Millionen Euro. „Die eingesparten fünf Millionen Euro werden wir in den Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck investieren", kündigte der Verkehrsminister an. Die Mittel stammen aus dem 750-Millionen-Euro-Investitionsprogramm des Bundes für Schienen-Projekte.



Foto: Haslebner

***Seit Ende Mai** werden mit der Mehrsystemlok 1216.003 der ÖBB lauftechnische Messfahrten durchgeführt. Der Messzug bestand aus 1216.003, dem maschinentechnischen Messwagen und der 1016.023. Die ersten Fahrten fanden auf der Südbahnstrecke im Abschnitt Neumarkt/Steiermark und St. Veit/Glan statt.*

NIEDERLANDE

Eisenbahnmuseum wiedereröffnet

● Verkehrsministerin Karla Peijs hat am 4. Juni 2005 das mit einer neuen, 10500 Quadratmeter umfassenden Fahrzeughalle erweiterte niederländische Eisenbahnmuseum in Utrecht wiedereröffnet. Gleichzeitig mit dem Neubau wurde das 1874 erbaute Empfangsgebäude des Bahnhofs Utrecht Maliebaan, das lange Zeit das Hauptgebäude des Museums war, in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Den Besucher erwarten im neuen Museumsgebäude vier Erlebniswelten, die teils real, teils virtuell historische Fahrzeuge in einer spannenden Umgebung zeigen. Neu ist auch der Einsatz von Pendelzügen, die das Museum mit dem Utrechter Hautbahnhof verbinden.



Foto: Korthof

Die Dampflok SS 13 aus dem Jahr 1865 mit Anhang ist auch in der neuen Fahrzeughalle ausgestellt.

SCHWEIZ

Spitzenkoch auf Schienen

● Die Bahncateringtochter der SBB, die „elvetino AG", Betreiberin von 90 Speisewagen in täglich 230 Zügen, hat mit dem Spitzenkoch Phillippe Rochat aus Crissier eine Zusammenarbeit beschlossen. Seit 17. Juni 2005 werden immer zwei Gerichte aus Rochats Küche angeboten. Rochat ist mit zahlreichen Preisen ausgezeichnet, unter anderem mit drei Michelin-Sternen und 19 Punkten im Gault-Millau. Zusammen mit zwei engen Mitarbeitern gründete er die „RSH Quality Food Concept SA." und belieferte unter anderen die Swissair mit Mahlzeiten für die Erste Klasse. In den Speisewagen werden von Phillippe Rochat ausgesuchte Gerichte aus der Küche von RSH angeboten. Die Gerichte werden in Crissier in Einzelportionen abgepackt und von „elvetino" im Speisewagen nach Bedarf regeneriert. Damit bleibe ein authentisches Geschmackserlebnis erhalten. Trotz Mehraufwand bewegen sich die Preise für diese Mahlzeiten im gewohnten Preisniveau. Gourmet-Fahrten mit Phillippe Rochat an Bord des TEE II 1053 sollen im Herbst 2005 von der SBB-Tochter „Rail-Away" angeboten werden.

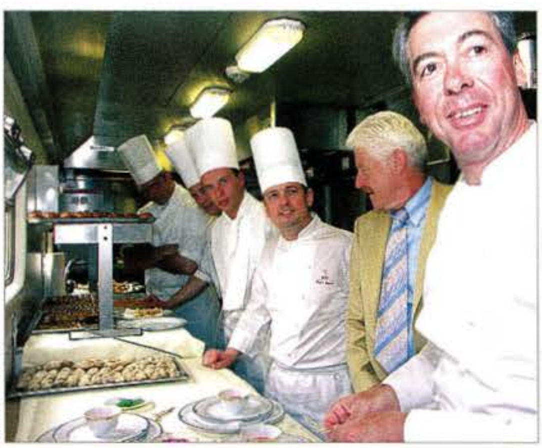


Foto: Armin Schmutz

Der 52-jährige Phillippe Rochat (re.) erlernte das Koch-Handwerk im Bahnhofbuffet von Romont, wo der TEE II 1053 auf einer Medienfahrt am 16. Juni 2005 einen Zwischenhalt einlegte. Begeistert war auch SBB-Chef Benedikt Weibel (2. v. re.).



Foto: Reiß

***Vor 30 Jahren** endete der planmäßige Dampfbetrieb auf der Tecklenburger Nordbahn, vor 100 Jahren ging sie in Betrieb. Zum geplanten Dampfzugtreffen konnte wegen Waldbrandgefahr nur die ölgefeuerte 41360 nach Spelle fahren. Die angereiste Museumslok 23 023 musste ihren Zug mit niederländischen Eisenbahnfans (Bild) in Bad Bentheim der V 200 116 übergeben.*

Mit- statt nur gegeneinander



Dr. Karlheinz Haucke

Aus der Geschichte zu lernen, ist bekanntlich nicht jedermanns Sache. Dabei wünschte man sich das zumindest von unseren Politikern, zumal von jenen, die verkehrspolitische Kompetenz für sich in Anspruch nehmen.

Jeder weiß, dass es so wie jetzt, zumal bei den Gütertransporten, nicht weitergehen kann. Doch statt endlich Chancengleichheit herzustellen, die verschiedenen Transportsysteme intelligent zu vernetzen, wird Flickschusterei betrieben, fehlen außer gebetsmühlenartigen Lippenbekenntnissen weitgehend die konkreten Maßnahmen, dem sich abzeichnenden Verkehrsinfarkt wirksam zu begegnen.

Wer glaubt, die Lkw-Maut sei ein geeignetes Mittel, der irrt gleich in zweierlei Hinsicht: Zum einen führt sie nur zu einer Verschiebung der Lasten und Belastungen auf noch mehr Schultern, zum anderen hilft sie nach dem Veto aus Brüssel mitnichten der Eisenbahn.

Kombinierter Verkehr sollte eigentlich mehr denn je das Gebot der Stunde sein, womit wir beim Lernen aus der Geschichte wären. Denn vielversprechende Ansätze gab es, etwa beim Haus-zu-Haus-Verkehr. Doch was helfen die besten Ideen, wenn die Rahmenbedingungen nicht stimmen!

Dass sich Eisenbahn, Lkw, Schiff und Flugzeug in der Hauptsache als Konkurrenten verstehen, ist ebenso fatal wie ökonomisch und ökologisch unsinnig. Mit- statt gegeneinander ist die volkswirtschaftlich notwendige Alternative. Nach uns die Sintflut sollte nicht zum Markenzeichen unserer mobilen Gesellschaft werden!

BAHNWELT AKTUELL



In den vergangenen Wochen *wurde die Baureihe 232 vor den EC-Zügen nach Zürich im Abschnitt zwischen München und Lindau getestet. Regulär ziehen Mühldorfer 218 in Doppeltraktion die Eurocitys auf deutschem Terrain.*



Die ehemalige W232.01 der Schauffele-Gruppe, *die Insolvenz anmelden musste, erhielt im DB-Werk Cottbus eine Instandsetzung der Schadgruppe IS 540. Sie gehört heute wie auch W232.04 zu ITL Dresden und ist im ITL-Standort Kamenz stationiert.*

DÖLLNITZBAHN

Tauziehen geht weiter

● Bei den turbulenten Vorgängen um die Döllnitzbahn GmbH (DBG, siehe MEB 7/2005) verzeichnete der bisherige Geschäftsführer Gerhard Curth einen Teilerfolg: Das Amtsgericht Leipzig sieht ihn und nicht den vom Zweckverband Döllnitzbahn eingesetzten Anwalt Albert Pfeilsticker als rechtmäßigen Geschäftsführer an. Damit ist der von letzterem gestellte Insolvenzantrag unwirksam. Außerdem legte Curth dem Zweckverband Nahverkehr Leipzig (ZVNL) das geforderte Betriebskonzept vor, das einen deutlich reduzierten Regelbetrieb vorsieht. Dennoch sind die Wolken nicht verzogen: Vom ZVNL gibt es wie angekündigt kein Geld mehr. Seit dem 1. Juni 2005 gilt vorerst ein Notfahrplan, der nur noch ein Zugpaar an Werktagen vorsieht. Fünf von einst zwölf DBG-Mitarbeitern sichern den Fahrbetrieb. Der „Wilde Robert"-Traditionsverkehr findet vorerst unverändert weiter statt. Derweil überlegt der Minderheiteneigner Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) den Rückkauf der Mehrheitsanteile (74,9 Prozent) der DBG vom Döllnitzbahn-Zweckverband.

ZWISCHENHALT

Die europäische Eisenbahnagentur nahm am 17. Juni 2005 ihre Arbeit auf. Sie soll gemeinsame technische und betriebliche Vorschriften für alle europäischen Eisenbahnen ausarbeiten. Sitz ist Vallencienne, internationale Zusammenkünfte sollen in Lille stattfinden.

Der X60 von Alstom aus dessen Coradia-Lirex-Familie wird seit Mai im Vorortverkehr von Stockholm getestet. Ab August soll er im Fahrgastbetrieb laufen.

Das Sommer-Spezial der DB AG gilt vom 15. Juli bis 15. August. Ab 29 Euro können für alle Strecken in Deutschland und ausgewählte Ziele in Europa Tickets gebucht werden, der Vorverkauf läuft seit 12. Juni.

Von Warschau nach Vilnius kommt man nur noch mit Umsteigen in Sestokai oder im Transit über Weißrussland. Der durchgehende Nachtzug – dreimal in der Woche – wurde am 29. Mai 2005 eingestellt.

Die Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH (DERG) soll verkauft werden. Neben zwei deutschen Werbefirmen gibt es auch einen Interessenten aus der Schweiz.

Knorr-Bremse wird 100: Der führende Hersteller von Schienenfahrzeug-Bremssystemen ist auf Wachstumskurs und eröffnet neue Werke in China und Indien. Aufträge aus Amerika und Asien kompensieren die rückläufige Nachfrage aus Deutschland, besonders der DB AG.

Schwedt an der Oder darf sich über verbesserte Schienenwege freuen: Bis Mai 2006 wird die Strecke von Angermünde elektrifiziert, so dass mit der Eröffnung des Berliner Nord-Süd-Tunnels Schwedt umsteigefrei angebunden ist (Fahrzeit 80 statt heute 105 Minuten). Hafen und Industriegebiet erhalten einen Gleisanschluss.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat Bombardier einen weiteren Großauftrag zur Lieferung von 78 Doppelstockwagen und neun Loks erteilt. Die Bestellung hat einen Wert von rund 137 Millionen Euro und die Auslieferung soll im Mai 2006 beginnen. Die Wagen werden im Bombardier-Werk Görlitz gefertigt, die E-Loks der Baureihe 146.2 werden in Kassel produziert. Mit der Bestellung wurde die zweite Option aus einem Basisvertrag aus dem Jahre 2001 gezogen. Für welche Strecken in Niedersachsen die weiteren Waggons und Loks vorgesehen sind, wollte die LNVG jetzt noch nicht bekanntgeben.

Ein weiterer Abschnitt der Eifelquerbahn wird reaktiviert. Der Zweckverband-Rheinland-Pfalz-Nord beschloss am 19. Mai 2005 die Wiederbelebung des 15 Kilometer langen Abschnitts der Eifelquerbahn von Kaiseresch bis Ulmen. Der Abschnitt Kaiseresch – Mayen wurde bereits vor ein paar Jahren wieder in Betrieb genommen.

ALLIANZ PRO SCHIENE

Fünf Jahre Einsatz für die Bahn

● Am 14. Juni 2000 wurde während der „railtech"-Eisenbahnmesse in Dortmund die Allianz pro Schiene gegründet. Initiator und Vorsitzender war und ist Norbert Hansen, der erst ein Jahr zuvor zum Chef der damaligen GdED (heute Transnet) gewählt wurde und versprach: „Wenn Ihr mich wählt, gründe ich eine breite Allianz für die Schiene". Nach fünf Jahren würdigten die politischen Parteien sowie Vertreter von Verbänden und Firmen „Deutschlands wichtigsten Interessenverband für die Eisenbahn", wie die „Welt" im Dezember 2004 schrieb. Die „heterogene Koalition" (die Allianz in einer Selbstdarstellung) hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene zu verbessern und die öffentliche Debatte in diesem Sinne zu befördern. Gleichwohl darf sie in ihrem Wirken nicht nachlassen: „Die Allianz pro Schiene erinnert uns täglich daran, dass der Hauptkonkurrent der Privat-Pkw und der Lkw ist", meint etwa Ragnar Nordström von der Connex Verkehrs GmbH. Und niemand anders als Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe stellt fest: „Die Allianz pro Schiene mahnt uns, dass wir noch einiges zu tun haben."



Foto: Mann

Plandampf im Hohenloheschen: *Zwischen 25. und 28. Mai 2005 gab es entlang der bayrisch-württembergischen Grenze reichlich Dampfbetrieb. Beteiligt waren 23 042, 64 419, 751118, 503545 und überraschend auch 23 058 von Eurovapor.*

Die Strecke Kaiseresch – Ulmen – Gerolstein der Eifelquerbahn wird derzeit nur von Touristik- und Sonderzügen genutzt.

Fünf Jahre Egro-Net feierte man im Dreiländereck Sachsen – Bayern – Tschechien am letzten Maiwochenende. Im Mai 2000 war mit der Verbindung Klingenthal – Kraslice die wichtigste Lücke im Netz geschlossen worden.

Am 6. Juni 2005 haben der chinesische Eisenbahnminister Liu Zhijun und Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe in Peking ein Abkommen über die Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen unterzeichnet. Stolpe rechnet angesichts gewaltiger Investitionen, die das Eisenbahnministerium Chinas plant, mit einem beachtlichen Geschäftspotential für deutsche Unternehmen. Das chinesische Ministerium eröffnete am 1. Juli ein Büro in Berlin, ein deutscher Experte des Verkehrsministeriums wird an der Botschaft in Peking seine Tätigkeit aufnehmen.

VULKAN-EIFEL-BAHN (VEB)

Heimkehrer

● Drei historische Aussichtswagen des TEE „Rheingold" beziehungsweise „Rheinpfeil", die 1962/63 von Wegmann gebaut wurden, trafen am Freitag, 10. Juni 2005, aus dem Großraum Stockholm kommend, mit dem Fährschiff „Mecklenburg-Vorpommern" im Rostocker Seehafen ein. Die Wagen sind äußerlich in mäßigem Zustand und müssen aufgearbeitet werden. Einer wird Museumsexponat in Nürnberg, die beiden anderen will die VEB mit weiteren Rheingold-Wagen aus dem Bestand von DB-Nostalgiereisen für Schienenkreuzfahrten der AKE-Eisenbahntouristik einsetzen. „Mit Hilfe unserer Aussichtswagen erreicht der Nostalgie-Rheingold eine Alleinstellung bei komfortablen Erlebnisreisen", mit dem man mehr Kunden für die Bahntouristik gewinnen könne, die sich sonst für andere Verkehrsmittel entscheiden würden, glaubt Jörg Petry, geschäftsführender Gesellschafter der VEB. VEB und DB-Nostalgiereisen arbeiten eng zusammen, Betreuung und Regelung des Betriebseinsatzes der Aussichtswagen obliegt DB-Nostalgiereisen.



Foto: VEB

Zurückgeholt hat die Wagen die Vulkan-Eifel-Bahn aus Gerolstein in Kooperation mit DB-Museum. 1976 wurden die Wagen verkauft und kamen über die Schweiz nach Schweden.



Foto: Volk

Karstadt-Zug geht an Railion: *Gegen den Trend ging Ende Mai der bisher von TX-Logistik geführte Containerzug für die Karstadt-Quelle-Gruppe von Unna nach München auf die DBAG-Güterverkehrstochter über. In den letzten Wochen unter privater Regie kam auch die auffällig schwarze Mitsui-185 545 mehrmals nach München.*

BAHNWELT AKTUELL

Da die Planlok *1010.003 einen anderen Sonderzug führte, kam am 4. Juni 2005 beim Erlebniszug Zauberberge zwischen Wien und Mürzzuschlag eine der drei CAT-(„City Airport Train")-Lokomotiven zum Einsatz. 1014.010 wartet im Bahnhof Ternitz (KBS 500) eine Überholung ab.*



Foto: Luttenberger

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eins von 20 Videos gewinnen.


Foto: Altmann

Wenn die Ära der Dampflok in einem Bw vorüber war, gab es in manchen Städten der beiden deutschen Staaten die schöne Tradition, eine Lokomotive als Denkmal herzurichten und sie an exponierter Stelle zu präsentieren. So geschah es auch mit jener Maschine, die oben abgebildet und Gegenstand unseres Fragezeichens ist. Fragwürdig allemal ist ein Angebot von DB-Immobilien vom Juni dieses Jahres, die das Grundstück samt Lokomotive zum Verkauf ausgeschrieben hat („Verkauf gegen Höchstgebot, Fläche mit Lok, Denkmal ca. 180 m²"). Wir wollen von Ihnen wissen, um welche Lok es sich handelt und wo sie – bislang zumindest – aufgestellt ist?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Cassette aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „Göltzschtalbrücke". Gewonnen haben: Christiane Föhr, 37520 Osterode; Ronny Haufschildt, 15907 Lübben; M. Jahn, 04357 Leipzig; Wilfried Hünerbein, 46487 Wesel; Alexander Nitsche, 01917 Kamenz; Tilo Karpe, 32547 Bad Oeynhausen; Ingrid Lisson, 29549 Bad Bevensen; Holger Randel, 08439 Langenhessen; Iris Kleinheyer, 46499 Mannheim; Fam. Mathes, 12619 Berlin; Volkmar Hoth, 17389 Anklam; Mathias Sporer, 04626 Schmölln; Hans Schuft, 03046 Cottbus; Inge Wahl, 71332 Waiblingen; Waltraud Glenk, 71636 Ludwigsburg; Andreas Grimm, 99089 Erfurt; Rita Zissler, 28359 Bremen; Patrick Heike, 08209 Auerbach; Bernd Küchler, 04808 Wurzen; Harald Beylich, 01237 Dresden.

BERLIN

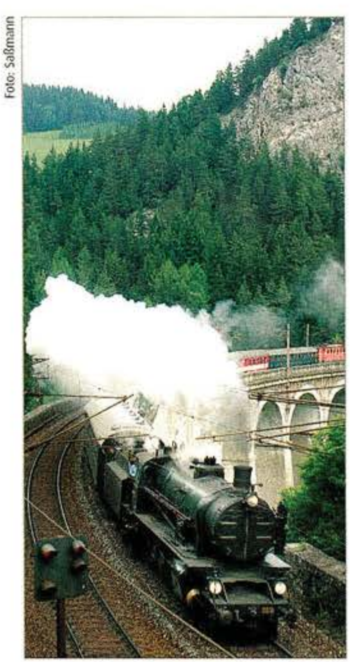
Südkreuz kommt

● Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit und Bahnchef Hartmut Mehdorn eröffneten am 13. Juni 2005 die Ringbahnhalle am künftigen Südkreuz. Der Bahnhof Papestraße ist dem Ziel, zweitgrößte Bahnstation in der Bundeshauptstadt zu werden, ein großes Stück nähergekommen. In erster Linie fallen die langen Umsteigewege zwischen der Ringbahn und der Nord-Süd-Strecke weg. Über Rolltreppen wird der Höhenunterschied überwunden. Die Halle ist 183 Meter lang, zehn Meter hoch und für reichlich Platz zwischen den beiden Bahnsteigkanten 47 Meter breit. Trotz der Insolvenz eines Bauunternehmens konnte der Termin der Eröffnung gehalten werden. Am 28. Mai 2006 soll dann der gesamte Bahnhof mit seinen Regionalbahn- und Fernverkehrsverbindungen in Betrieb gehen, dann ist der Name Papestraße nach rund 100 Jahren Geschichte – der zukünftige Bahnhof heißt „Südkreuz".

ÖSTERREICH

Volldampf am Semmering

● Am 12. Juni 2005 fand eine spektakuläre, von den ÖBB-Erlebnisbahnen gemeinsam mit dem 1. ÖSEK (Museum Straßhof) veranstaltete Dampfsonderfahrt von Wien über den „Zauberberg" nach Mürzzuschlag statt. Zum Einsatz kamen die Lokomotiven 310.23 und 109.13 sowie im Streckenabschnitt Gloggnitz – Mürzzuschlag die 1116.200 („Semmering-Lok") und 1041.015 als Schiebeloks. Letztere wurde erstmals nach ihrer Ausmusterung wieder bei einer Sonderfahrt in Betrieb genommen. Leider herrschten, ähnlich wie im Vorjahr beim „150 Jahre Semmeringbahn"-Jubiläum keine besonders günstigen Wetterverhältnisse. Der Semmering konnte noch ohne Regen passiert werden, doch die traditionelle Lokparade vor dem Rundschuppen in Mürzzuschlag fiel bereits buchstäblich ins Wasser.


Foto: Saßmann

Der zweite Zugteil mit der 109.13 und der 1041.015 als Schiebehilfe an der klassischen Fotostelle „Kalte Rinne" bei Breitenstein.

Der Schwellenleger

Die Grenze wird löchrig



Protest: Französische Eisenbahner nahe Dugny-sur-Meuse.

Gut so. Endlich ist auch Frankreich für mehr Wettbewerb auf der Schiene geöffnet. Bei allem Verständnis für die Ängste der SNCF-Mitarbeiter war dieser Schritt überfällig, und vielleicht muss man in Frankreich erst noch die Chance erkennen, die in der Liberalisierung der Märkte besteht. Nationale Restriktionen werden sicher nicht für mehr Verkehr auf Gleisen sorgen. Mehr Gütertransport auf der Schiene muss aber auch das Ziel aller SNCF-Angestellten sein, dient es doch auch dem Erhalt ihrer Arbeitsplätze. Dass einige Privilegien aus besseren Zeiten am Ende vielleicht auf der Strecke bleiben, ist zu befürchten, aber besser als der Totalverlust des Arbeitsplatzes. Außerdem steht es den so aufgebrachten französischen Gewerkschaften frei, sich mit neuen Anbietern wie Connex an einen Tisch zu setzen und Tarifverträge auszuhandeln. Und die SNCF kann sich ebenfalls neue Märkte außerhalb Frankreichs suchen. Die vergleichsweise kleine Schweizer SBB, aber auch die DB AG zeigen, wie man das ohne Getöse macht. Gut ist auch, dass Connex als Tochter des französischen Veolia-Konzerns als erste den Schritt in Frankreich wagte, damit in der DB AG-Zentrale endlich den sterotypen Vorwürfen, der französische Konzern würde nur in Deutschland den Wettbewerb suchen, sich aber vor der Konfrontation im Stammland scheuen, die Luft ausgeht. Man darf gespannt sein, wie es weitergeht.

FRANKREICH

Tränenreich



Zwei G 1206 von Connex übernahmen den ersten privaten Güterzug in Frankreich.

■ Unter Polizeischutz und dem Einsatz von Tränengas musste der erste private Güterzug in Frankreich durch ein Spalier streikender französischer Eisenbahner geleitet werden. Die Connex-Tochter CFTA-Cargo wagte am 13. Juni 2005 in Dugny-sur-Meuse südlich von Verdun die Kraftprobe mit dem französischen Eisenbahn-Establishment. Drei Monate, nachdem auch Frankreich offiziell den Zugang für andere EVU im Güterverkehr ermöglicht hatte, riskierte der bekannte europäische Privatbahnanbieter als erster die Konfrontation mit den bekanntermaßen mächtigen und zuweilen auch radikalen französischen Gewerkschaften. Connex will bis zum Jahr 2010 jährlich 200 000 Tonnen Kalk mit drei Zügen pro Woche zu einer saarländischen Hütte in Völklingen befördern.

DB/SNCF

Geld für POS kann fließen

● Die Bundesregierung und die DB AG haben am 15. Juni die Finanzierung zum Ausbau der Strecke Saarbrücken – Ludwigshafen vereinbart. Die Strecke ist Bestandteil der TEN-Magistrale Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland (POS), hier dessen nördlichen Astes nach Frankfurt am Main (POS Nord). Mit den knapp 160 Millionen Euro werden weitere Streckenabschnitte für Tempo 200 ausgebaut. Außerdem erhält sie als erste Strecke in Deutschland das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS. Ab dem Jahr 2007 sollen TGV und ICE 3 in weniger als vier Stunden zwischen der französischen Hauptstadt und der Mainmetropole fahren. Die Finanzierungsvereinbarung konkretisiert auf deutscher Seite ein Abkommen, das der Präsident der SNCF, Louis Gallois, und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, am 23. Mai 2005 in Strasbourg (Straßburg) zum grenzüberschreitenden Bahnverkehr unterzeichnet haben.



Foto: Trojanowski

Der Kaiserbahnhof in Potsdam *wurde am 16. Juni 2005 nach zweijähriger Rekonstruktion und Restaurierung wieder eröffnet. Das Gebäude ist Sitz der Führungsakademie der DB AG. Die Station wurde 1909 für Kaiser Wilhelm II. gebaut. Ab 1952 diente sie als Lager und verfiel zusehends.*

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Schumann

Züge der „NordWestBahn"-GmbH (VT 643) bedienen die Strecke jetzt im Stundentakt und sorgen für eine attraktive Verbindung zu den Oberzentren Osnabrück und Bielefeld. Sogar Ministerpräsident Wulff kam nach Dissen-Bad Rothenfelde.

NIEDERSACHSEN

Haller Willem reaktiviert

● Fast auf den Tag 21 Jahre nach der letzten Fahrt eines planmäßigen Personenzuges wurde am 10. Juni 2005 der Streckenabschnitt Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde der Strecke Osnabrück – Bielefeld, im Volksmund „Haller Willem" genannt, für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) reaktiviert. Im Jahr 2000 untersuchte die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) 57 Bahnstrecken ohne Personenverkehr auf eine mögliche Wiederaufnahme von SPNV-Leistungen. Allein die Strecke Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde erhielt dabei eine positive Bewertung. Prognostiziert wurde ein Fahrgastpotenzial von rund 3600 Fahrgästen täglich und eine deutliche Fahrzeitverkürzung im Vergleich zum Busverkehr. Infrastrukturbetreiberin der reaktivierten Strecke ist die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO), die die 25 Kilometer lange Verbindung Anfang 2000 für die Dauer von 30 Jahren von der DB Netz AG pachten konnte. In nur 16 Monaten Bauzeit wurden die Gleise zwischen Osnabrück-Hörne und Dissen-Bad Rothenfelde komplett erneuert und für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. In Wellendorf wurde ein Kreuzungsbahnhof eingerichtet. Die modular aufgebaute Leit- und Sicherungstechnik wird von einem elektronischen Stellwerk für signalisierten Zugleitbetrieb (ESZB) überwacht, das die VLO in Kooperation mit der „NordWestBahn"-GmbH in deren Betriebsleitstelle im Hafen Osnabrück eingerichtet hat. Insgesamt wurden 16,3 Millionen Euro in die Reaktivierung der Strecke investiert. Die Aufgabenträger LNVG und Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) haben die „NordWestBahn"-GmbH zunächst bis Ende 2006 mit der Erbringung der SPNV-Leistungen beauftragt. Wer die Strecke zwischen Bielefeld und Osnabrück ab Ende 2006 bedient, steht derzeit nicht fest. Unter Federführung des VVOWL wurde der Betrieb Anfang 2005 für die Dauer von sieben Jahren komplett neu ausgeschrieben.

TOP UND FLOP

TOP: Lernhilfe

„Wir möchten die Kinder in unserer Region davon überzeugen, dass Bahnfahren sicher ist und Spaß macht, wenn ein paar Regeln berücksichtigt werden." Das meinte der Betriebsleiter der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB), Heinz Schulze, der damit ein Anliegen des Landkreises Stade aufgriff. In der Woche vom 13. bis zum 17. Juni wurde mit 250 Erst- und Zweitklässlern das sichere Fahren in Zügen der EVB geübt. Die EVB verzichtet auf eine Aufwandsentschädigung; die Schule passte den Unterricht entsprechend an. Anlass für dieses Projekt ist ein tragischer Unfall, bei dem vor Monaten ein Kind in Dollern ums Leben kam.

FLOP: Südbahn

Nun hat es der Bodenseekreis (Friedrichshafen) schriftlich aus Berlin: Die Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau, bekannt als württembergische Südbahn, wird über Jahre hinweg nicht ausgebaut und vor allem nicht elektrifiziert. Die dicht befahrene Alpen-Zulaufstrecke fristet weiter ein Schattendasein, lange Zugläufe müssen in Ulm und Lindau umspannen: Uneffektiv, langsam und teuer.

SCHWEIZ

Alle Räder stehen still



Foto: Geisser

Der EC 170 (Cisalpino Cinque Terre) von La Spezia nach Zürich erreicht Schwyz mit der Abschlepphilfe von Am 853 053 um 20.23 Uhr mit 140 Minuten Verspätung.

● Im abendlichen Berufsverkehr kam es in der Schweiz am 22. Juni 2005 zu einem kompletten Zusammenbruch der Bahnstromversorgung. Der Schienenverkehr in der fast vollständig elektrifizierten Schweiz kam für mehrere Stunden zum Erliegen. Tausende Reisende strandeten an Bahnhöfen oder steckten in Zügen auf der Strecke fest. An einem heißen Sommertag wurden die Waggons schnell zur Sauna, da auch die Klimaanlagen ausfielen. Ursache war ein Kurzschluss in einer Übertragungsleitung zwischen Rotkreuz und Amsteg. Eine parallele Leitung war zu diesem Zeitpunkt wegen Bauarbeiten am neuen Gotthard-Tunnel abgeschaltet. Das Bahnstromnetz zerfiel danach in zwei, ein nördliches und ein südliches, instabile Teilnetze. Im Süden herrschte Produktionsüberschuss, der zur Kraftwerksabschaltung führte und im Norden kamen die Kraftwerke in den Überlastbereich und wurden heruntergefahren. Schritt für Schritt musste das Netz in Inseln wieder hochgefahren werden.

PLAUEN – BERLIN

Start für Vogtland-Express

● Seit dem 12. Juni 2005 ist die Vogtland-Metropole Plauen nach Jahren wieder umsteigefrei mit Berlin verbunden. Täglich um 6.06 Uhr startet der aus Desiros der Vogtlandbahn GmbH gebildete „VX 85090" im oberen Bahnhof von Plauen und erreicht um 9.49 Uhr Berlin-Lichtenberg. Zurück geht es ab Berlin-Lichtenberg um 16.23 Uhr. Der Eröffnungszug war mit 150 Fahrgästen besetzt. Im Zug wird ein Cateringservice angeboten, das Preisniveau bewegt sich etwa 30 Prozent unter dem DB-Niveau. Falls das Angebot angenommen wird, soll der Vogtland-Express ab Dezember bis und ab Hof rollen. Auf wenig Begeisterung stößt der neue Vogtland-Express beim privaten Fernzugbetreiber Interconnex. Im Abstand von nur sechs Minuten startet dieser in Leipzig Hbf. Nach Aussagen von Connex-Sprecher Andreas Winter fahre der Interconnex schon jetzt im Grenzbereich der Wirtschaftlichkeit, weil auch die DB mit verbesserter Pünktlichkeit und Preisaktionen auf das Interconnex-Angebot reagiert habe.



Foto: Dollinger

***Zwischen Treuchtlingen** und Windsfeld fanden am 1. und 2. Juni 2005 Messfahrten mit Regio-Trams für Kassel in Drei- und Vierfach-Traktion statt. 103 222 hatte die Zwei-System-Bahnen mit Brems- und Adapterwagen nach Treuchtlingen gebracht.*



Foto: Emersleben

Auf den Spuren des „Karlex" startete der neue „Vogtland-Express" am 12. Juni zu seiner Jungfernfahrt nach Berlin, Zielbahnhof ist Lichtenberg.



Foto: Küstner

***Bereits im Rohbau** befinden sich die neuen Panoramawagen für den Glacier-Express. Im Stadler-Werk wird kräftig gearbeitet, denn bereits im Herbst sollen die ersten Exemplare der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Am Wagen kann bereits das neue Lackierungsschema erahnt werden.*

DB REGIO

Dies-el-dorado



Foto: Heiderich

Abfahrbereit steht in Kassel der Lokzug auf dem Weg zur Ausstellung nach Korbach.

● Die Kurhessenbahn hatte zusammen mit der Stadt Korbach nach dem Erfolg vom Vorjahr auch heuer wieder ein Streckenfest am 28. und 29. Mai 2005 organisiert. Dabei sollte der überwiegende Teil der Planzüge durch lokbespannte Züge, mit zum Teil historischen Diesel-, aber auch mit Dampfloks ersetzt werden. Nachdem bei der Kurhessenbahn fast nur noch Triebzüge der BR 628 und 646 eingesetzt werden, bot dies allen Teilnehmern eine willkommene Abwechslung des sonst recht monotonen Betriebsalltages. Seitens DB-Netz wurde jedoch kurz vor Beginn ein Dampflokverbot wegen akuter Waldbrandgefahr ausgesprochen und somit wurde die Veranstaltung komplett verdieselt. Beeindruckend war neben den Planleistungen das Ausstellungsprogramm: 212 001 (Museum Darmstadt-Kranichstein), 212 062 (Museum Darmstadt-Kranichstein), 218 002 (Bw Oberhausen), 218 138, 218 156 (Bw Ulm), 218 200 (einzige 218 der Kurhessenbahn), 218 320 (DB Autozug), 218 357 (Bw Ulm), 225 027, 753 001 (FTZ München), V 200 033 (Eisenbahnfreunde Hamm), VT 98 (Oberhessische Eisenbahnfreunde), VT 98 (WAB), 103 101 (Darmstadt-Kranichstein), 103 226 (Siegen), 103 233, 103 235 (FTZ München), 141 228 (Museum Koblenz), 194 279 (Kornwestheim), 194 051 und der Schallmesszug des FTZ München!

BAHNWELT AKTUELL

SCHWEIZ

Hochalpin

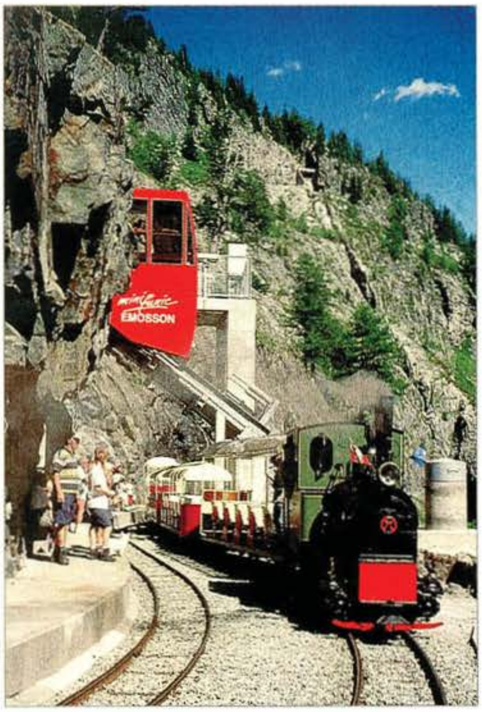


Foto: Philippin

Unter anderem kommt auch die sich im Privatbesitz befindliche Dampflok „Liseli" aus dem Jahr 1911 zum Gasteinsatz.

● Die Touristikbahnanlage „Parc d'Attractions du Châtelard", die zwischen Martigny (Schweiz/Kanton Wallis) und Chamonix (Frankreich), in der Nähe des Mont-Blanc-Massivs über dem Schweizer Grenzdorf Le Châtelard liegt, ist vor 30 Jahren aus der Rettung der steilsten Standseilbahn der Welt hervorgegangen, die damals verschrottet werden sollte. Heute ermöglichen es zusätzlich eine Panoramabahn und anschließend ein Kabinenschrägaufzug, dass die Ausflügler bequem ab der Station Le Châtelard Village der Meterspurbahn Martigny – Châtelard bis zur Krone des imposanten Emosson-Stausees auf rund 2000 Metern über dem Meeresspiegel gelangen können. Im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten hat der dort ansässige Verein „Association des Vaporistes du Châtelard" das 1. Internationale Feldbahn-Dampfloktreffen organisiert. Den Zügen, die dort normalerweise auf der Panoramabahn mit Elektrotraktion verkehren, werden als Besonderheit Dampfloks vorgespannt. Aufgrund der kleinen Spurweite von nur 60 Zentimetern und den engen Tunnelprofilen gelangen die kleinsten Original-Dampflokomotiven zum Einsatz, die von Lokomotivfabriken gebaut worden sind. Aus Deutschland haben sich auch schon diverse Gruppierungen zur Teilnahme angemeldet. Der Dampfbetrieb mit Publikumsfahrten wird zwischen Samstag, 23. Juli und Sonntag, 7. August 2005 bei jedem Wetter täglich durchgeführt. Infos sind erhältlich unter www.chatelard.net, www.decauville.ch oder unter der Telefonnummer 0041/(027)/7691111 (es wird auch Deutsch gesprochen).

Noch bis August fährt „LOCON" insgesamt 40 Züge mit Düngekalk vom Kalkwerk Scharzfeld an der Südharzstrecke Northeim – Nordhausen zu verschiedenen Zielen in Nordeutschland. Locon setzt die Loks V100-BUG-01 und die Ex-EBM-212275 ein.

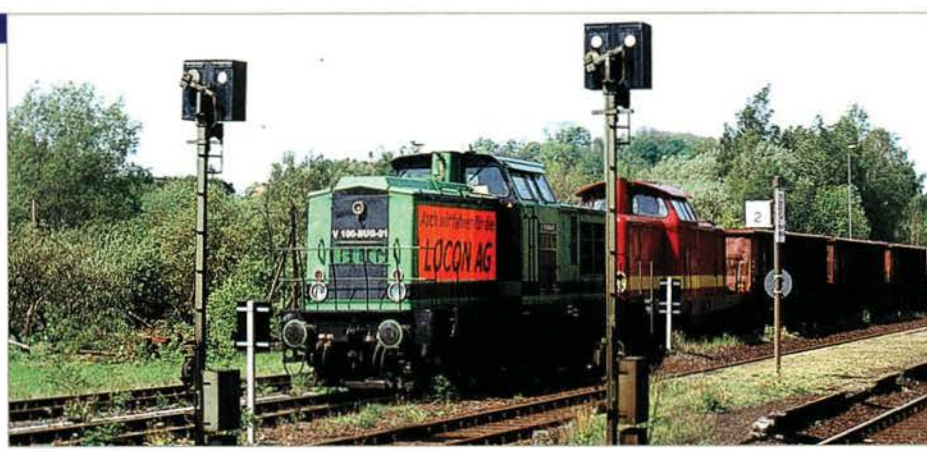


Foto: Wirtz

DB-REGIO

Lok-Parade in Rosenheim



Foto: Alkofer

Der neueste Werbetaurus der ÖBB (1116.246) konnte ebenso innen besichtigt werden wie alle anderen präsentierten Lokomotiven.

● DB-Regio-Oberbayern lud zum Bahnhofsfest und die Bevölkerung strömte. Am 11. Juni 2005 fand in Rosenheim das diesjährige Bahnhofsfest mit einer beachtlichen, gut ausgewählten Fahrzeugschau statt. Die fast 10000 Besucher, die bei schönstem Wetter kamen, konnten zahlreiche moderne Fahrzeuge der DB AG und auch der ÖBB bestaunen, unter anderen 1116.246 („50 Jahre Bundesheer", den jüngsten Werbetaurus der ÖBB), 1216.002 (neueste Siemens-Mehrsystem-E-Lok), den Eurosprinter 127001 (ES 64 P-001), ER 20007, die Tee-farbene 753002 (ex 217002), die Touristiklok 218418, sowie die Veteranen 420001, 213333, 111001 und 103235. Das Bahnhofsfest war auch Anlass, die Werbetrommel für das sehr erfolgreiche Bayernticket zu rühren. So konnte der Geschäftsführer und Sprecher von DB-Regio-Oberbayern, Christoph Grimm, bekanntgeben, dass Inhaber des Bayerntickets künftig ermäßigte Fahrkarten für die Chiemsee-Schifffahrt erwerben können.



Foto: Böhme

Die frisch lackierte 109-030 von PE-Cargo ist am 1. Juni 2005 mit Zug 80619 von Berlin-Greifswalder Straße nach Deuna ins Zementwerk unterwegs. Der Zug fährt am Block Steinberg die Blankenheimer Rampe talwärts Richtung Sangerhausen.

SCHWEIZ

Dampflokfest Delémont

● Das große Dampflokfest vom 21. und 22. Mai 2005 in Delémont dürfte den außerordentlich zahlreichen Besucherinnen und Besuchern in nachhaltiger Erinnerung bleiben. Wurden doch nicht weniger als neun Dampfloks angeheizt: Aus Olten dampfte am 21. Mai 2005 die Paradeformation von SBB-Historic mit der A3/5 705 und B3/4 1367 an der Spitze des historischen Schnellzuges nach Delémont. Aus Oensingen rückte die SCB Ed 2x2/2 196 „Mallet" ein, aus Burgdorf rollte die Dampfbahn Bern mit der Ec4/5 11 der ehemaligen Solothurn-Münster-Bahn (SMB) dem Jura entgegen und aus Huttwil die DB 64518 des Vereins Historische Eisenbahn Emmental (VHE). Ein weiterer Leckerbissen in Form des Eurovaporzuges mit der 50 3673 erfreute zahlreiche Fahrgäste auf samstäglicher und sonntäglicher Rundfahrt von Basel aus via Delémont durch die Juraberge. Zubringerdienst vom Bahnhof Delémont in die historische Rotonde leistete der kleine Zephir E2/2 der früheren Bödelibahn Interlaken. Während die schöne A3/5 von SBB-Historic nun vorläufig in Delémont remisiert bleibt, wurde die dort verwahrte Eb 3/5 5819 wieder aktiviert und beförderte zusammen mit der B3 / 4 1367 am Sonntag den SBB-Zug nach Olten zurück. Kenner werden zur Kenntnis genommen haben, dass im Schlepp der Ed 2x2/2 196 auch das Chassis der Dampflok Ed 2/4, bereits wieder als „J-S 35" (Jura-Simplon Bahn) beschriftet, zur weiteren Aufarbeitung von Delémont zur Dampflokgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn nach Balsthal befördert wurde.



Foto: Armin Schmutz

Publikumsfahrten wurden von Delémont nach Glovelier und Porrentruy unter anderen mit der B 3/4 (re.) und der Eb 3/5 (mi.) angeboten. Aber die Loks konnten auch ausgiebig aus nächster Nähe besichtigt werden.

DB AG

Komfortabler Nahverkehr



Foto: Völk

RE 27005 wird bei Eggenfelden im Rottal von der Mühldorfer Touristiklok 218418 gezogen.

● Samstags kann eine Fahrt zwischen München und Passau durch das Rottal empfohlen werden, denn in diesem Regional-Zug reist man in IC-Wagen. In Passau geht die Garnitur auf den IC 2687 „Rottaler Land" nach Hamburg über, wodurch eine umsteigefreie Fernverkehrsverbindung des bayerischen Bäderdreiecks (Bad Füssing, Bad Griesbach, Bad Birnbach) hergestellt wird. Zwischen Mühldorf und Passau verkehrt der Zug als Regionalexpress (RE 27004/27005), zwischen Mühldorf und München gar als Regionalbahn (RB 27027/27068)!



Foto: Küstner

***Die Montreux-Berner Oberland-Bahn** stellte im Mai ihren neuen „GoldenPass Classic" vor. In den MOB-Werkstätten in Chernex entstanden zu den bereits vorhandenen beiden Wagen drei weitere im Design des „Golden Mountain Pullmann Express" aus den 1930er-Jahren. Außerdem wurde die GDe 4/4 6002 eigens für den neuen Zug umlackiert und auf den Namen „Isabell von Siebenthal" getauft.*

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE



1960

Die ehemalige 7m der RüKB wurde 1896 bei Vulcan gebaut. Der kleine B-Kuppler, der erst 1964 ausgemustert wurde, steht abfahrbereit in Altenkirchen.



2005

Lagergebäude, Triebwagen- und Lokschuppen stehen noch immer, die Gleise sind aber seit vielen Jahren verschwunden.

Altenkirchen (Rügen)

Der Bahnhof Altenkirchen auf der Halbinsel Wittow war die Endstation der Züge, die aus dem knapp 40 Kilometer entfernten Bergen kamen. Ein lukratives Geschäft war der Zugverkehr nach Altenkirchen nie. Mieses Wetter, Eisgang, Niedrigwasser und ähnliche Unbilden der Natur brachten den Wittower Trajektverkehr immer wieder zum Erliegen. Züge fielen regelmäßig aus. Lediglich die Landwirtschaft spielte zwischen Bergen und Altenkirchen eine wichtige Rolle und erhielt den Verkehr bis zum Jahr 1968 aufrecht. Düngemittel wurden von der Bahn geliefert und Feldfrüchte abgefahren. Allerdings ist landwirtschaftlicher Verkehr ein sehr saisonales Geschäft. Seit 18. Dezember 1896 gab es die Möglichkeit, Altenkirchen mit der Rügenschen Kleinbahn zu erreichen. 1897 entstand das Mini-Bw mit seinem zweiständigen gerade einmal acht Meter langen Lokschuppen. Im Jahr 1937 kam noch der mehr als doppelt so lange Triebwagenschuppen hinzu für den in Dessau gebauten Tw T1. Altenkirchen erreicht man heute nur noch mit dem Auto, entweder mit der Wittower Autofähre oder über die schmale Schaabe-Landbrücke (siehe auch Seite 30).



Foto: Sangmeister

Seit dem 1. Juni 2005 *gibt es bei Railion eine veränderte Bespannung bei den Leistungen nach Lobenstein. Den Transport der Güter übernehmen die beiden in Saalfeld stationierten Maschinen (V 180) 202 und 203 der MEG nun in Eigenregie. Den ersten Zug, 57821, bringen zwei Loks der BR 290 nach Lobenstein. Ab dem zweiten Güterzug kommen die Loks der MEG zum Einsatz und befördern dann von Montag bis Freitag die Frachten zwischen Saalfeld und Lobenstein. In Lobenstein übernehmen die 290 die Verteilung zwischen Lobenstein, Ebersdorf-Friesau und Blankenstein. Sonnabends haben die MEG-Loks Ruhe und die BR 290 ist mit der Verteilung der Frachten von Saalfeld nach Lobenstein unterwegs.*

VOGTLAND

Eisenbahn mit PEP

● Seit 23. April 2005 rollt sie wieder und seit Ende Mai gibt es ein neues Schmuckstück: Die Parkeisenbahn Syratal in Plauen (PEP) Vogtland. Als einzige Parkeisenbahn mit 600 Millimetern Spurweite und elektrischer Oberleitung ist sie sicher ein Unikat. 1959 bauten die Wismut-Kumpel von Zobes die Pioniereisenbahn. Im letzten Winter hat sich viel getan: 400 Betonschwellen wurden eingebaut, finanziert durch Spenden der Plauener Bevölkerung und der Freunde der PEP, ein Bahnsteig wurde neu gebaut und drei Personenwagen hauptuntersucht. Am 25. Februar hatte sich der Förderverein konstituiert und als erste sichtbare Aktivität die Neulackierung einer der beiden Betriebsloks angeschoben. Am 24. Mai 2005 wurde die Lok übergeben, in den Farben der Vogtlandbahn und im Beisein deren Vorstands Tobias Richter. Die Vogtlandbahn hatte die Kosten für die Neulackierung übernommen. Die nächsten Projekte sind die weitere Aufarbeitung einer Ns2, auch hier sind schon beträchtliche Fortschritte erkennbar, die Aufarbeitung einer weiteren Gruben-E-Lok El30 und der Neubau eines weiteren Bahnsteiges.


Foto: PEP

Fahrzeugparade bei der PEP, links steht die geponsorte E-Lok.


Foto: Barth

145029 überquert *am 31. Mai 2005 unweit von Leipzig-Kleinzschocher die Flutbrücke. Die Fahrten über die soganannte „Waldbahn" fanden wegen Bauarbeiten in Leipzig-Stötteritz statt. Planmäßig verkehren auf dieser Strecke keine Züge mehr!*

NACHRUF

Wolfgang Messerschmidt (†)

● Dampflok- und Modellbahn-Fans war er ein Begriff: Wolfgang Messerschmidt, langjähriger Mitarbeiter des MODELLEISENBAHNER, verstarb am 24. Mai im Alter von 83 Jahren in Giengen an der Brenz. Der Diplom-Ingenieur galt als exzellenter Kenner der Lokomotivtechnik und verstand es, komplizierte Zusammenhänge allgemeinverständlich zu vermitteln. „Eine Epoche wird meistens erst sichtbar, wenn sie zu Ende geht", war einer seiner Leitgedanken. Und Wolfgang Messerschmidt hatte die Gabe, diesbezügliches Wissen fachlich fundiert und sorgfältig formuliert für nachfolgende Generationen aufzubereiten und damit für die Nachwelt zu erhalten. Seine zahlreichen Publikationen, auch über seine ehemalige Wirkungsstätte, die Maschinenfabrik Esslingen, machten ihn einer breiten Leserschaft bekannt. Was weniger bekannt sein dürfte, ist, dass sich Wolfgang Messerschmidt bis in seine letzten Lebensjahre auch mit moderner Eisenbahntechnik befasste, so etwa mit den rechnergesteuerten Zugansagen, die anlässlich der EXPO in Hannover zu sehen waren. Wolfgang Messerschmidt gehörte zu den Menschen, die ihren Beruf lieben, der Vergangenheit verbunden bleiben, ohne ihr nachzutrauern, und stets mit wachem Interesse neuen Entwicklungen begegnen. Wir werden sein Angedenken in Ehren halten.

FONDS DE GRAS

T3 als Rückgrat

● Da verschiedene Untersuchungen und Reparaturen anderer Loks anstehen, spielt die in Meiningen überholte elsässische T3 6114 (Konstruktionsnummer 4324) diese Saison im Fonds de Gras eine wichtige Rolle. Der kleine C-Kuppler, der 1891 bei Graffenstaden gebaut wurde, leistet 220 kW und begann im Mai 1997 seinen Dienst im luxemburgischen Eisenbahn- und Industriepark Fonds de Gras. Er war aber wegen einer notwendigen Überholung schon längere Zeit nicht mehr im Einsatz und ist erst seit Mai 2005 wieder unter Dampf.


Foto: Witry

Diese Saison ist die überholte und wie neu aussehende T3 der Star im Fonds de Gras.


Arbeitswagen





Mit der Straßenbahn durch den eigenen Garten

Foto: Joachim Schmidt



„Ans Herz gewachsen"

Ihn begeistert alles, was sich auf Schienen bewegt: Heinz Johann, Freund Carl Bellingrodts, VdEF-Pionier, Initiator des Straßenbahnmuseums, mit der Lizenz zum Fahren. →



Mit der Linie 3 nach Hasten: Die Fahrt endet freilich nach wenigen Metern in Hückeswagen.

Seine Wiege stand in Elberfeld, nur knappe fünf Minuten vom Bahnhof entfernt: „Umgeben von Straßenbahnen und Eisenbahnen", schmunzelt Heinz Johann, Jahrgang 1921.

Sagt's, lässt die Klingel ertönen, kurbelt am Handrad und ab geht die Fahrt mit der Straßenbahn, heute etwa mit der Linie 15 zum Friedrich-Ebert-Platz, ein andermal mit der 3 nach Hasten oder mit der 7 Richtung Recklinghausen Hauptbahnhof.

Wie? Keine Sorge, der knapp 84-jährige Elberfelder fühlt sich glatt 20 Jahre jünger, ist demgemäß noch immer voller Elan, hat 1976 seine Fahrerprüfung bestanden und überdies dauert die Fahrt nicht lang: Wir sind auf Heinz Johanns Privatgrundstück unterwegs! Mit Hausstrom 250 Volt!

Wie, das glauben Sie nicht? Es ist aber so und spätestens seit 1966 wundert auch die Hückeswagener Nachbarschaft eigentlich nichts mehr. Denn da schaffte Heinz Johann seine erste Straßenbahn in einer höchst spektakulären Aktion auf sein damaliges Betriebsgelände. Die meterspurigen Gleise lagen eher, als das Wohnhaus stand.

„Die alten Motor- und Beiwagen waren mir halt ganz besonders ans Herz gewachsen", bekennt Heinz Johann, dass es ihm gewissermaßen ein inneres Bedürfnis war, zumindest einige der historischen Fahrzeuge vor dem Verschrotten zu bewahren.

Aber im eigenen Garten? Eine ausgewachsene Straßenbahn?

Eigentlich, räumt Heinz Johann mit einem Schmunzeln ein, war das so nicht geplant. Seine Ursprungsidee sah Bescheideneres vor: „Eine Garteneisenbahn mit der Spurweite von 600 Millimetern, auf einer Gleislänge von rund 280 Metern, für Diesel- und Dampfbetrieb" sollte es werden. „Mit der Herrichtung des Bahnkörpers hatte ich schon begonnen", erinnert sich der rüstige Elektro-



Foto: Heinz Johann

Ausfahrt Wuppertal-Elberfeld: Auf der Vorserien-V200 absolvierte Heinz Johann bereits 1956 eine Führerstandsmitfahrt.

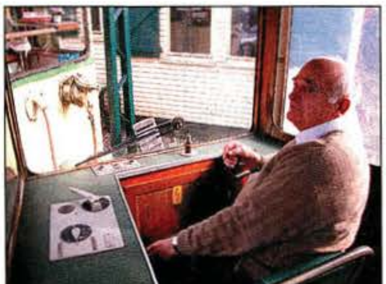


Herausgegeben vom Verein der Eisenbahnfreunde · angeschlossen dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle Wuppertal-Barmen Siegestraße 94 Fernsprecher 5 73 40

Jahrgang 1959 | Januar | Nr. 1

Heinz Johann gehört zu den Mitbegründern des VdEF, des Vereins der Eisenbahnfreunde, der schon vor dem BDEF bundesweit agierte.



In seinem Element: Jeder Handgriff sitzt, wenn Heinz Johann eine seiner Straßenbahnen in Bewegung setzt.

ingenieur im Ruhestand. Weist auf das Terrain hinter seinem Haus, wo noch immer ein Gleisrest von derlei Feldbahn-Aktivitäten kündet.

Symptomatisch für das Leben des Elberfelders, der aus Sicht der verschiedenen Fan-Lager stets ein Wanderer zwischen den Welten war.

Wie hielt es ehedem der berühmte Eisenbahnfotograf Carl Bellingrodt, den eine jahrzehntelange Freundschaft mit Heinz Johann verband, fest: „Heinz Johann betätigt sich auf fast allen Gebieten unseres Hobbys. Sein Interesse gilt sowohl der großen Eisenbahn als auch dem schienengebundenen Nahverkehr. Er filmt Eisenbahnen mit und ohne Ton, ist Modelleisenbahner und außerdem noch Amateurfunker."

Heinz Johann lächelt versunken, erinnert sich an seine erste Führerstandsmitfahrt auf der V 200, das war anno 1956 auf der Vorserienlok 004: „Von Wuppertal nach Frankfurt, eine schöne Fahrt", weiß er noch genau und ergänzt lachend: „Bis Köln war ich ja der einzige Mitfahrer, doch dann wurden's auf dem Führerstand immer mehr, immer mehr, bis wir in Frankfurt vorne ziemlich dicht gedrängt standen!"

Beziehungen musste man halt haben, und die hatte Heinz Johann nicht von ungefähr. Über den Modell-Ei- →



Foto: Slg. Johann

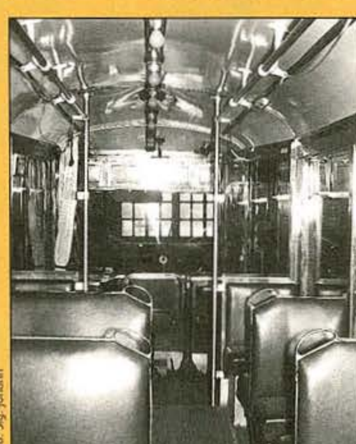
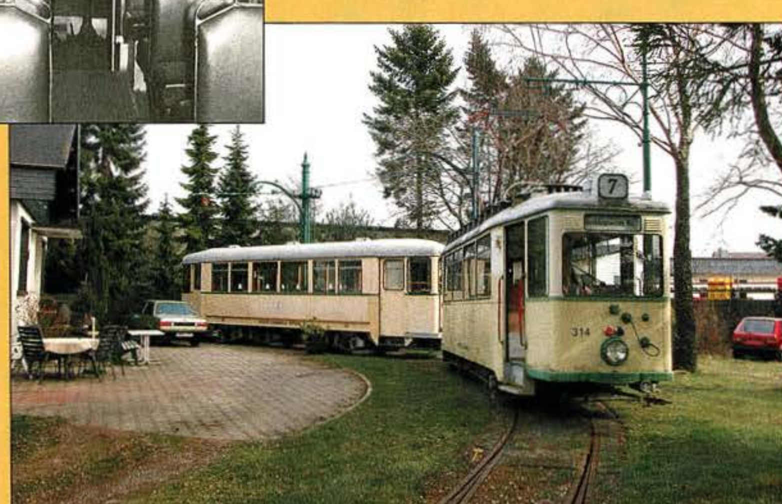


Foto: Slg. Johann

Auf einer Sonderfahrt (Bild oben) der Bergischen Museumsbahnen (BMB) ist Triebwagen 314 in Sinsen mit Beiwagen 195 unterwegs. Der ursprünglich von den Vestischen Straßenbahnen Herten stammende Tw fand zunächst eine neue Heimat im Bergischen Straßenbahn-Museum, respektive auf dem Privatgelände des Mitbegründers des Kohlfurther Museums, Heinz Johann. In Hückeswagen (Bild unten) verblieb Tw 314 bis 2004. Inzwischen hat der Oldtimer zur Wirkungsstätte im Vest zurückgefunden.



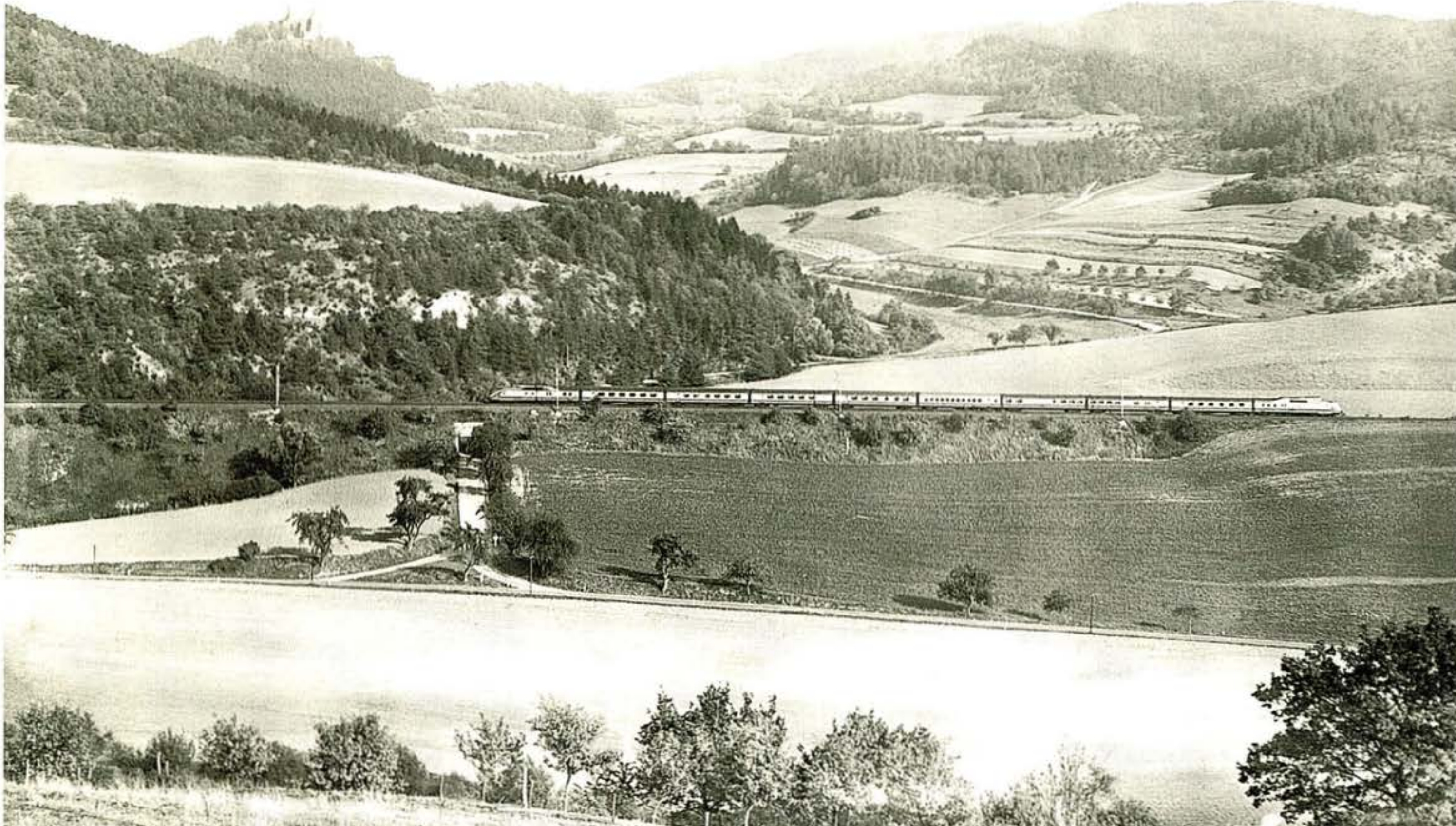


Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz

Mit seinem Freund Carl Bellingrodt war Heinz Johann häufig unterwegs, hier bei der erfolgreichen Jagd auf den VT 11.5, den Paradezug der Bundesbahn.



Das Kreisel-Viadukt Brusio der Bernina-Bahn lässt grüßen: Unterm Dach entspannt sich Johann mit seiner Modellbahn.

senbahn-Club (MEC) Wuppertal, dank Carl Bellingrodt wohl damals der renommierteste seiner Art und gut angeschrieben bei der Bundesbahn, waren die Wege kurz zur Wuppertaler DB-Pressestelle.

„Schon Anfang der 50er-Jahre haben wir Rundfahrten mit Schienenbussen gemacht", erinnert sich Heinz Johann und setzt, an seine V 200-Fahrt anknüpfend, hinzu: „Zurück bin ich dann über die Westerwaldstrecke gefahren mit einem Dieseltriebwagen, es war wohl ein VT35. Und kaum hatte ich meine Kamera gezückt, wurde ich eingeladen, doch auf den Führerstand zu kommen."

So ändern sich die Zeiten!

„Zu der Zeit war bei mir die Eisenbahn Trumpf!", stellt Heinz Johann rückblickend fest und begründet auch gleich, warum: „Straßenbahnen gab's noch genug in Wuppertal und zur Straßenbahn bin ich eigentlich erst gekommen, als die Stilllegungen begannen."

Und da fühlte sich der seit 1949 selbstständige Ingenieur schnell wie

Foto: Heinz Johann



In einer spektakulären Aktion ließ Heinz Johann wie zuvor schon den Tw 94 auch den Tw 156 mit DB-Unterstützung überführen.

Foto: Heinz Johann



Lok 15 anno 1961 auf dem Wehberg in Lüdenscheid: Es sollte der letzte Winter für die Kreis Altenaer Eisenbahn sein.


Foto: Joachim Schmidt

Ohne Heinz Johann gäbe es wohl weder die Museumsbahn Kohlfurth – Cronenberg noch das Straßenbahnmuseum.

Sisyphus: „Die Stilllegung nach Niederberg habe ich total verpasst, bin vorher zwar noch ein paarmal Richtung Werden und auch nach Heiligenhaus gefahren, aber es wurde so schnell weniger, dass man kaum noch nachkam."

Wohl wahr, auch ich kann mich gut erinnern, wie man noch kreuz und quer durchs Revier mit der Tram fahren konnte und wie schnell dann das Netz auf Inselbetriebe schrumpfte. Als die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn-AG (Bogestra) 1971 die neue Straßenbahnlinie, damals noch die meterspurige Linie 5, nach Bochum-Querenburg und zur Hustadt in Betrieb nahm, war das ein unerhörtes Ereignis und absolut gegen den allgemeinen Trend.

„Und dann hatte ich die Möglichkeit, den Wagen 194 zu bekommen", nimmt Heinz Johann den Faden wieder auf. Das war 1966.

Womit der Anfang für das Straßenbahnmuseum Hückeswagen, heute Kohlfurther Dependance, gemacht war. In Hückeswagen hatte sich Johann 1962 eingekauft. „Ich hatte den Wuppertaler Stadtverkehr satt und beschlossen, zu bauen", lacht Heinz Johann, meint natürlich den zunehmenden Autoverkehr.

Als Heinz Johann den Motorwagen 194 nach der Außerdienststellung bei den Wuppertaler Bahnen erwarb, war das noch die leichteste Aktion. Galt es doch, den im Depot Cronenberg hinterstellten Oldtimer, Baujahr 1928, ehedem als 94 bei der Barmer Bergbahn im Einsatz, bis ins 25 →



Foto: Slg. Johann



Noch gut in Schuss war Triebwagen 156, hier als VDVA-Sonderzug, in den 60er-Jahren. Auch dieser meterspurige Triebwagen gelangte per Culemeyer auf der Straße von Wuppertal über die rund 40 Kilometer nach Hückeswagen zu seinem Aufstellungsort auf Johanns großem Grundstück. Derzeit befindet sich Tw 156 in Aufarbeitung, erhält unter anderem ein neues Dach.

Bekenntnis: „Wir waren keine Kinder von Traurigkeit!"



Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz

Bergisches Fachwerk, Schnee und Rodelpartie: Bis 1969 nutzte die Straßenbahn die Kohlfurther Brücke.

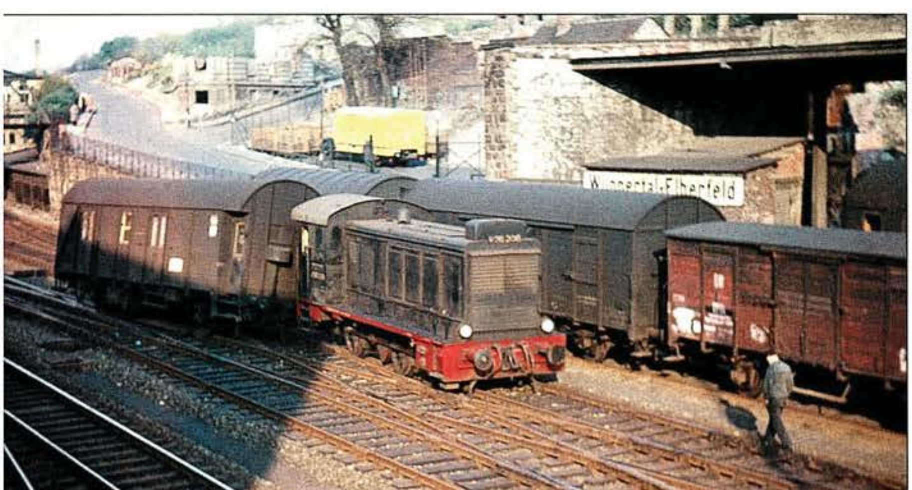


Foto: Heinz Johann

„Da habe ich noch nicht gefilmt": Mitte der 50er-Jahre gelang Heinz Johann in Wuppertal-Elberfeld dieser Schnappschuss der V36 mit entgleistem Postwagen.



Oldtimer mit Handrad: Mechanische Schalttechnik präsentiert Triebwagen 120.



Foto: Heinz Johann

Auf Stippvisite bei der Kreis Osteroder Kleinbahn (KOK): 1967 endete auf der 750-Millimeter-Spur jeglicher Betrieb.

Kilometer entfernte Hückeswagen zu bewegen. Mangels zielführender Gleise blieb nur der Straßentransport.

„Hilfreich wie immer", kommentierte damals Carl Bellingrodt, „sprang die DB mit ihren Mitteln und Erfahrungen ein." Das war in diesem Falle, denn die gab es ja noch, ein Culemeyer-Straßenroller mit MAN-Zugmaschine. Für Schwertransporte gesperrte Brücken, zu niedrige Unterführungen und ähnliche Hindernisse ergaben nach genauer Prüfung, dass nicht 25, sondern 40 Kilometer zurückzulegen waren. „Über Lennep



Hückeswagen 2004: Heinz Johann verlässt seinen Triebwagen 314, der alsbald auf die Reise nach Herten geht.

Foto: Heinz Johann



Geschafft: Triebwagen 194 der Wuppertaler Verkehrsbetriebe, vormals Tw 94 der Barmer Bergbahn, hat 1966, 38 Jahre nach seiner Jungfernfahrt wohlbehalten sein neues Domizil erreicht.

und Bergisch Born konnte nicht gefahren werden", erinnert sich Johann. Genau so lebhaft blieb ihm der Schlussakt in Erinnerung, der damit begann, dass die normale Einfahrt zum Grundstück wegen der engen Kurve daselbst nicht in Frage kam.

„Des Nachbarn Wiese war reichlich sumpfig", schildert Heinz Johann und sah sein Eigentum damals schon im Morast versinken; schließlich brachte ja der Motorwagen ohne Luftanlage bereits 17,8 Tonnen auf die Waage. Doch alles ging gut und schließlich stand Tw 194 auf seinem noch provisorisch verlegten Gleis.

Übrigens: Von Anfang bis zum glücklichen Ende begleitete Carl Bellingrodt den spektakulären Culemeyer-Transport mit seiner Kamera.

Der vor Jahren modernisierte Wagen wurde „im Laufe der Zeit in den alten Zustand versetzt", erwähnt der geprüfte Straßenbahnführer, der seinerzeit bei der Düsseldorfer Rheinbahn seine Fahrerausbildung absolvierte, nicht ohne Stolz. Zum Ursprungszustand gehören die Knorr-Luftdruckbremse, die beiden Luftdruck-Klingeln und die vier Flettner-Lüfter. Just so befuhr der von Schöndorff in Düsseldorf gebaute Triebwagen einst die Strecke von Wuppertal-Elberfeld bis Solingen, Haltestelle Mühlenplätzchen.

Und unversehens befinden wir uns in einer Fachsimpelei über Verbands- und Kriegsbauarten, Uerdinger, Zwei- und Vierachser, Lyra- und andere Bügel, offene und geschlossene Plattformen, Holzbänke und Lederschlaufen.

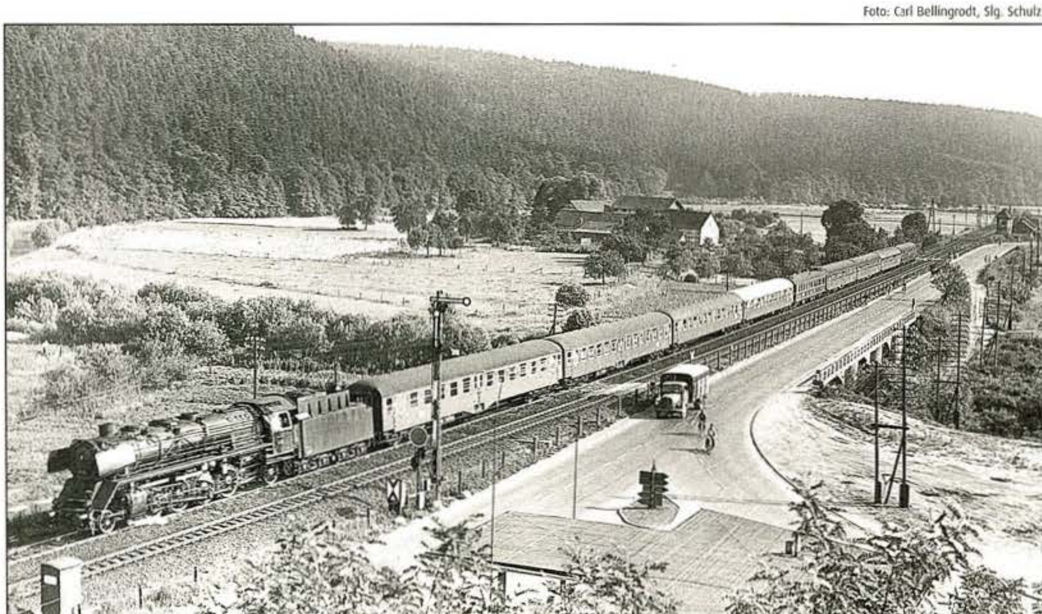
Halt! Das füllt nicht umsonst ganze Bücher. Wenden wir uns lieber noch kurz dem Beiwagen, zu, in dem wir uns dem Thema entsprechend unterhalten. „Dieser Vierachser von der ehemaligen Bergischen Kleinbahn, Baujahr 1925, gebaut von MAN in Nürnberg, und der dazugehörende Motorwagen 156, ebenfalls von MAN 1925 gebaut, sind meine ältesten Fahrzeuge", erzählt Johann, stockt und meint mit einem Anflug von Wehmut, die Baustelle 156 und das eigene Alter im Blick: „Das wird wohl nichts mehr!"

Er wechselt das Thema und erzählt lieber von seinen Erlebnissen mit Carl Bellingrodt. „Wir waren keine Kinder von Traurigkeit", lacht Heinz Johann schon wieder und verrät so einiges aus beider bewegtem Leben.

Hand aufs Herz: Die Geschichten behalte ich besser für mich!

Karlheinz Haucke

Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz



41 116 mit D 123 anno 1966 bei Cölbe: Carl Bellingrodt war gern mit Heinz Johann auf Tour. Sie verband eine jahrzehntelange Freundschaft. Bellingrodt lobte seinen Weggefährten als „eines unserer rührigsten Mitglieder".



Auf der Glanbrücke vor Odernheim: Marliese und Siegfried Gehringer aus Blaufelden genießen die außergewöhnliche Bahnfahrt mit ihren Kindern und sammeln Eindrücke für die heimische Team-Anlage.

Attraktives Ausflugsziel: Im lieblichen Glantal warten Fahrraddraisinen auf Eisenbahnfans mit Bewegungsdrang.

Glan-Radler

Nun ist sie wieder da, die warme Jahreszeit, und mit ihr auch die Hauptsaison für Outdoor-Aktivitäten jeglicher Art. Im Pfälzer Bergland, zwischen Kaiserslautern und Nahe, wartet das Kuseler Musikantenland im lieblichen Glantal mit einer besonderen Attraktion auf: Mit für touristische Zwecke konstruierten und industriell gefertigten Fahrraddraisinen kann man die heute eingleisige Bahnstrecke zwischen Altenglan und Staudernheim im wahrsten Sinne des Wortes erfahren.

Dort, wo noch in den 80er-Jahren Akku-Triebwagen der Baureihe 515, die früheren ETA 150, verkehrten, wartet auf alle Bahnfans die „Draisinentour – Erlebnis pur", so der einprägsame Slogan des Gleisradl-Vermieters.



Angesichts der Eingleisigkeit der Strecke drängt sich die Frage auf, wie denn wohl das Gegenverkehrsproblem gelöst wurde? Ganz einfach: Es gibt keinen Gegenverkehr; an geraden Kalendertagen wird talaufwärts, an ungeraden bergab geradelt. Keine Sorge, die leicht laufenden Fahrraddraisinen lassen sich auch bergauf nahezu mühelos bewegen und die Glantalbahn weist keine dramatischen Neigungsverhältnisse auf.

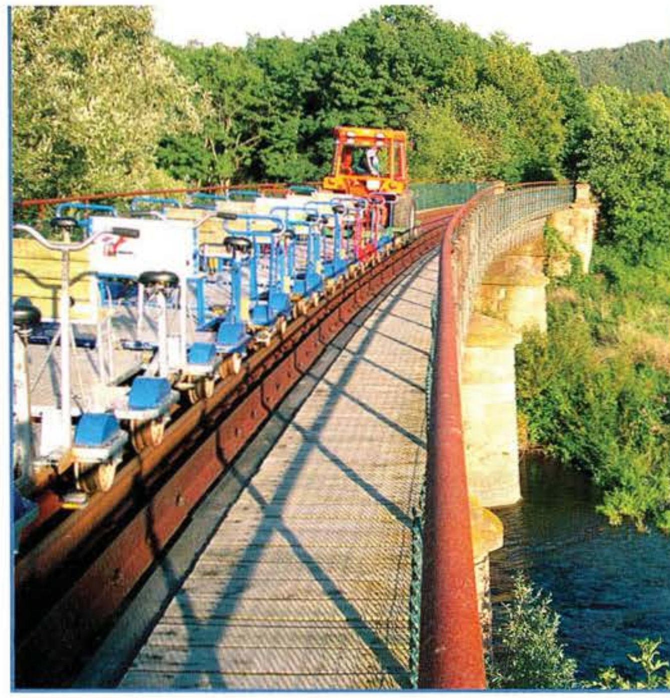
Wem die 40 Kilometer messende Gesamtdistanz an einem Stück dennoch zu groß ist, der kann die Draisinentour auch im etwa auf halber Strecke gelegenen Lauterecken beginnen. Es verfügt wie Stau-

Der einzige Tunnel bei Meisenheim: Das Lichtraumprofil verrät die ehemalige Zweigleisigkeit der Strecke, die nun von einem Radweg mitgenutzt wird.





Sehenswertes am Streckenrand: Die Galerie im kleinen Kunstbahnhof in Eschenau bietet einen willkommenen Anlass, eine Pause einzulegen.



An jedem 31. eines Monats verlässt abends ein Draisinen-Ganzzug mit Zweiwege-Schlepper Staudernheim und überquert dabei die Nahe-Brücke.

dernheim im Tal und die Bergstation Altenglan über einen direkten Bahnanschluss.

Gestartet wird von März bis Oktober. Bucht man die Talfahrt für den 31. eines Monats (Informationen im Internet unter www.draisinentour.de), so kann man abends Zeuge sein, wenn ein stattlicher Draisinen-Ganzzug mittels Zweiwege-Schleppers wieder zur Bergstation zurückgebracht wird.

Immer vormittags ab 9 Uhr heißt's Ausfahrt frei zu einer Schienen-Radtour ohne festen Zeitplan. Nur sollte die gemietete Draisine dann bis spätestens 19 Uhr am Zielbahnhof eingetroffen sein, um den Überstunden-Aufpreis zu vermeiden. Unterwegs stehen etliche Zwischenstationen zur Verfügung, an denen Betonplatten das Aus- und Eingleisen bei individuellen Fahrtpausen ungemein erleichtern. Bei beabsichtigter Abwesenheit kettet man dann sein Leichtbau-Vehikel einfach an einer der dafür vorgesehenen Ösen fest.

Die Unterwegsstationen laden aber nicht nur zum untätigen Pausieren, Brotzeitmachen oder Schnabulieren ein. Sie bieten nebenbei sogar noch vielerlei Attraktionen. So gibt es in Bedesbach beispielsweise ein Schmiedemuseum, Erdesbach wartet mit einem Gewässerlehrpfad auf und in Eschenau steht der kleine Kunstbahnhof. St. Julian glänzt mit einer historischen Ölmühle und Odenbach präsentiert gleich 40 in den Fels gehauene Bergkeller. Und ein wahres Kleinod stellt das von einem reizvollen mittelalterlichen Stadtbild geprägte Meisenheim mit seinen Sehenswürdigkeiten dar.

Bahnbetriebliche Rudimente auf Schritt und Tritt

Die Liebhaber bahnbetrieblicher Rudimente kommen ebenfalls nicht zu kurz. Sie finden im Glantal nicht nur urige Bahnschranken und Telegrafenmasten, sondern auch noch diverse Posten- sowie Stellwerksgebäude. Diese laden neben zahlreichen Brücken und dem einzigen Tunnel bei Meisenheim förmlich zum Nachbau im Modellmaßstab ein. Verströmen derartige Relikte doch das unverkitschte Flair der guten alten Dampflokzeit.

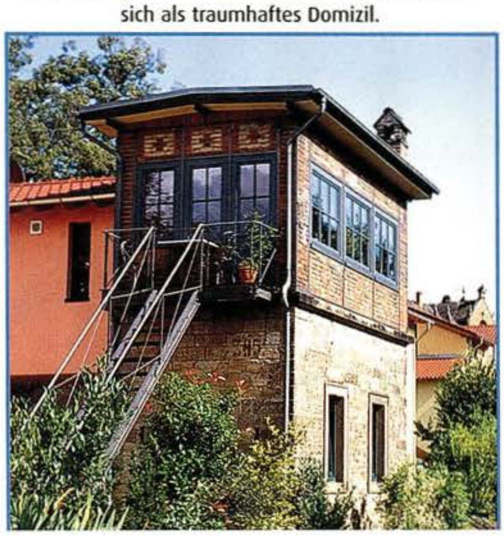
Auch die Architektur der verschiedenen Empfangsgebäude, insbesondere desjenigen in Meisenheim mit seinen Treppengiebeln, begeistert nicht nur Kenner. In Meisenheim liegt auch immer noch das Überholgleis, jetzt mit WC-Güterwagen bestückt.

Auf der Gesamtstrecke rumpelt die Draisine übrigens ohnehin über zahlreiche Weichen, deren Herzstücke allesamt mit stählernen Zungen überbrückt wurden, um den Fahrkomfort zu erhöhen. Damit und den mittels Handschranken gesicherten Straßenübergängen endet aber auch schon das Aufzählen der dem heutigen Draisinenbetrieb geschuldeten Eingriffe.

Kurz vor Staudernheim überquert eine letzte Brücke die berühmtere Nahe, in der sich das kleine Flüsschen Glan unweit des Bahnhofs verliert. Bettschwere umfängt nun zwar sämtliche Glieder des so artgerecht getrimmten Enthusiasten, der aber alsbald schon von der nächsten Glantour, diesmal mit der Handhebeldraisine, träumt.

Michael Robert Gauß

Umgebaut und zum Wohnhaus erweitert: Das einstige Stellwerk in Meisenheim präsentiert sich als traumhaftes Domizil.





Fotos: Gauß

Ein typischer Schrankenposten an der Glantalbahn: Aufgelassen zwar, aber für den Modellbauer bietet er sich als Motiv an.



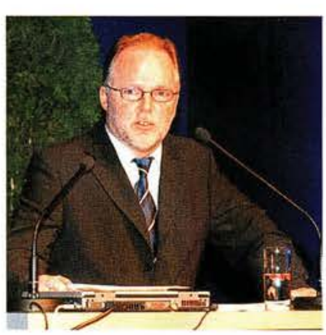
Auf der Transport & Logistik wurde dem Leasingunternehmen Angel Trains die 100. Diesellok übergeben: Eine Vossloh G 2000 BB, die in Deutschland, Österreich, Tschechien und der Slowakei zugelassen werden soll.

In den Niederlanden und in Frankreich erhielt Europa einen Dämpfer und der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr läuft auch noch nicht reibungslos.

Grenzenloses Europa?

Der Transport von Waren nimmt zu: Deutschland-, europa- und weltweit. Das Gesicht des Warentransports hat sich grundlegend gewandelt. Vorbei sind die Zeiten, als eine Ware an einem Ort produziert wurde, um dann zu einem anderen geliefert und dort verkauft zu werden. Bereits im Produktionsprozess sind heute unzählige Transporte nötig. Rohstoffe, Halbfertig- und Fertigprodukte strömen mit dem meist preiswertesten Transportmittel über Ländergrenzen hinweg. Ausgefeilte Logistikketten beschäftigen Hunderttausende von Arbeitnehmern hierzulande und Millionen weltweit.

Der größte Teil der Güter wird in unseren Tagen mit dem Lkw umgeschlagen, die Schiene verlor immer mehr von ihrer früheren Vorrangstellung. Das bewies auch die Hallenbelegung auf der diesjährigen Transport & Logistik, der führenden europäischen Messe für den Gütertransport in München, die vom 30. Mai bis 3. Juni 2005 stattfand. In nur einer von sechs Hallen waren die Spediteure auf Schienen bei der zehnten Auflage der Ausstellung im Übergewicht.



Der derzeitige Vorsitzende des Rates der EU für Transport, der Luxemburger Lucien Lux, sprach bei der Eurailfreight 2005.



Dipl.-Ing. Milan Simonovsky, Verkehrsminister der Tschechischen Republik, als Vertreter der jungen osteuropäischen EU-Beitrittsländer.

Fotos (2): Messe München/Loske

Moderner Güterverkehr ist jedoch die Vernetzung aller Transportmöglichkeiten im Sinne des Kunden, der Wert auf Qualität, Schnelligkeit und den Preis legt. Dass die Schiene immer noch vom Lkw abgehängt wird, liegt nicht nur an dessen höherer Flexibilität, auch Europas Grenzen sind noch lange nicht wirklich offen und die Vorbehalte in den Ländern längst nicht ausgeräumt.

Der aktuelle Stand des Schienengüterverkehrs und dessen Perspektiven waren Thema des messebegleitenden Kongresses Eurailfreight. Dort wies Bahnchef Hartmut Mehdorn auf die prognostizierte Zunahme des Lkw-Verkehrs in Europa um 18 Prozent innerhalb der nächsten zehn Jahre hin. Schon deshalb müsse der Schienengüterverkehr in den nächsten Jahren überproportional wachsen und Marktanteile zurückerobern. Die Internationalisierung der Verkehre



Railion, die Güterverkehrssparte der DB AG, wurde inzwischen im Stand des Logistikdienstleiters Stinnes integriert.



Mit großen Ständen waren auch die Schweiz und Österreich (o.) vertreten. Sie sind als Transitländer stark vom Gütertransport betroffen.



Edle Karossen verlangen besondere Transportmöglichkeiten. Moderne Spezialgüterwagen waren eines der Themen der Messe.

machte Mehdorn an einem Beispiel aus seinem Haus fest: „1993 wurden etwa 40 Prozent der Tonnenkilometer im internationalen Verkehr erbracht. Heute sind es fast 60 Prozent", ein Trend, der durch die EU-Osterweiterung noch massiv verstärkt worden sei, so der Bahnchef.

Wo sind die Lösungen für die Schiene im internationalen Wettbewerb? Die Schienenanbieter müssen sich der Konkurrenz stellen und dem Kunden maßgeschneiderte Lösungen anbieten. Neben der technischen Ausrüstung für die Transportdurchführung sind aber auch Dienstleistungen wie etwa ein Ansprechpartner vor Ort nötig.

Aber selbst bei größtem Einsatz der Schienenspediteure gibt es noch Hemmnisse, die einer Zunahme der Verkehre im Wege stehen. Die harte Konkurrenz auf der Straße hat die Gewinnmargen im Transportwesen erheblich gedrückt. Ein alles andere als harmonisierter Markt sorgt etwa für Tanktourismus bei den Lkw. Ein Laster, der seinen 900-Liter-Tank in Polen fülle, spare aufgrund der unterschiedlichen Steuer- und Abgabensysteme pro Füllung 250 Euro im Vergleich zu Deutschland. Mehdorn und seine Kollegen fordern eine deutliche Erhöhung der Lkw-Maut. Und Einnahmen aus einer erhöhten Maut sollen dem Ausbau der transeuropäischen Schieneninfrastruktur zu Gute kommen. Denn eine konkurrenzfähige Schiene erfordert in den kommenden Jahren Milliardeninvestitionen etwa in vereinheitlichte Zugsicherungssysteme, um heutige, vor allem technische Barrieren zu beseitigen. Der aktuelle Streit über die künftige EU-Finanzierung ist auch für die Entwicklung der Schiene nicht förderlich, unterstrich Lucien Lux, Vorsitzender des Rates der EU für Transport, in München. Einen positiven Lenkungseffekt höherer Lkw-Gebühren zu Gunsten der Schiene könne man in der Schweiz beobachten, wo der Transport auf Schienen seitdem erheblich zunahm.

Dass die technischen Lösungen für modernen Schienenverkehr und intelligenten intermodalen Transport, bei dem jeder Verkehrsträger bestmöglich eingesetzt wird, bereits zur Verfügung stehen, bewies die Transport & Logistik. 1333 Aussteller aus 51 Ländern präsentierten ihre Kompetenzen. Darunter waren neben den klassischen Spediteuren auch zahlreiche Anbieter aus dem Telematik- und IT-Bereich, Beweis für die Komplexität moderner Logistik. Die Messe lockte rund 40 000 Fachbesucher aus 103 Ländern in die Isarmetropole.

Stefan Alkofer



Die Siemens-Viersystemlok ES 64 F4-091 fährt jetzt für die italienische Ferrovie Nord Cargo Srl., die zum European-Bulls-Netzwerk gehört.



Eine Gewichtsersparnis von etwa 500 Kilogramm bietet das neue Drehgestell für Güterwagen, das bei Ermewa ausgestellt wurde.



Symbolträchtig: Sämtliche 16 erforderlichen Stirnsignal-Kombinationen für den Europaverkehr sind in der BR 189 der DB AG bereits möglich – eines der geringsten Probleme.

Fotos (7): Alkofer

Preisvorteil von ca. 15 %

UNSERE ABOS:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,80 pro Heft (ModellEisenBahner-*SPEZIAL* € 8,60 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,30 Einzelverkauf.



- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



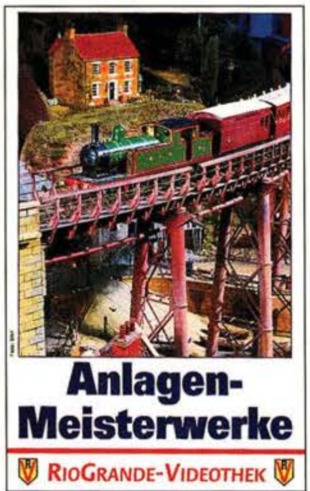
- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,60.
- Alle Hefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder... **LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"**

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang des Coupons. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20

08/05

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2005 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte

☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"

☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein

☐ Kleines Abo

☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Bestellung beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Auch sächsische IVK verschlug es nach Rügen. Vorher erhielten sie aber eine Druckluftbremse samt Luftbehälter über dem Kessel.

Auf Rügen gab es lange Zeit ein richtiges Kleinod: Die alte Fähre über den Breetzer Bodden. Gebaut wurde sie einst, um Schmalspurzüge zu trajektieren.

Gruß von der Wittower Fähre

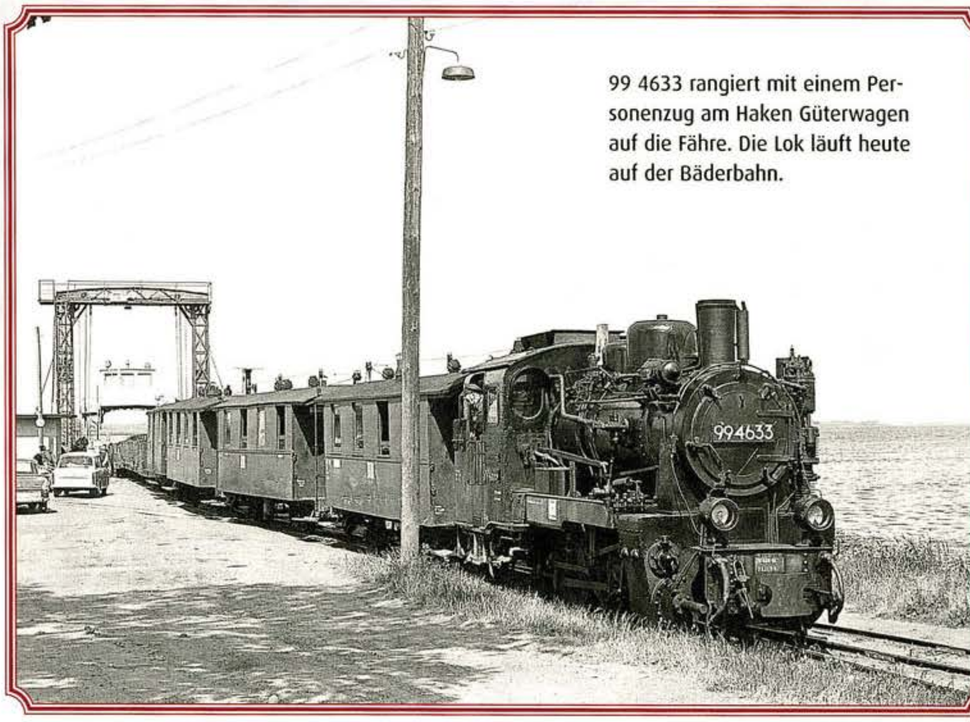


Wer den nordwestlichen Teil der schönsten deutschen Insel besucht, berührt auf dem Weg zur Halbinsel Wittow ein ungewöhnliches Verkehrsmittel: Die Wittower Fähre. Heute verkehren dort moderne Fährschiffe, die kaum mehr daran erinnern, dass das Trajekt einst von der Rügenschen Kleinbahn angelegt worden war.

Als Ende des 19. Jahrhunderts die Erschließung der Insel mit einem rund 100 km langen 750-mm-Netz begann, sah man auch auch eine direkte Verbindung zwischen der Inselhauptstadt Bergen und der Halbinsel Wittow vor. Die Strecke Bergen – Altenkirchen sollte den Breetzer Bodden auf einer Brücke oder mittels eines Dammes überqueren. Vor allem die örtlichen Fischer fürchteten jedoch, dass durch diesen Eingriff in die Natur die damals noch ergiebigen Fischgründe nachhaltig gestört würden. So ließ die Kleinbahn schließlich bei Vulcan in Stettin zwei Fährschiffe mit den Namen „Wittow" und „Jasmund" bauen. Letztere wurde vor 1914 durch die „Jaspar von Maltzahn", die spätere „Bergen", ersetzt. Rund 70 Jahre diente die Wittower Fähre hauptsächlich dem Bahnbetrieb, wobei Personenwagen im Planbetrieb nur sel-

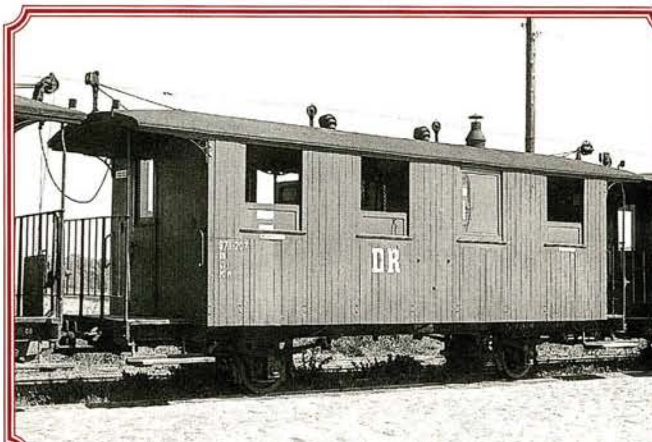
RüKB-Jubiläum

Ganz verschwand die schmale Spur auf Rügen nicht. Die Bäderbahn Putbus – Göhren überstand alle Stilllegungswellen. Nach Turbulenzen läuft der Betrieb nach dem Eigentümerwechsel auf MEB-Verleger Hermann Schöntag seit Dezember 2004 wieder reibungslos. Und auch der 110. Geburtstag der RüKB soll gefeiert werden – am 10. und 11. September 2005. Eine Attraktion wird die momentan als 99 4652 umlackierte Heeresfeldbahnlok von Walter Seidensticker sein, die während der Saison auch den historischen Pendel Putbus – Binz bespannt (siehe auch www.rasender-roland.de).



99 4633 rangiert mit einem Personenzug am Haken Güterwagen auf die Fähre. Die Lok läuft heute auf der Bäderbahn.

ten übergesetzt wurden. Im September 1968 endete diese Herrlichkeit mit der Stilllegung des Abschnitts Fährhof – Altenkirchen. Die „Bergen" und die „Wittow" transportierten fortan nur noch die Gummikonkurrenz – bis 1994, als die fast 100-jährige Konstruktion nicht mehr zeitgemäß war. Den alten nördlichen Anleger ließ man beim Umbau der Fähre stehen – samt der „Wittow", die die Erinnerung an die einzige deutsche Schmalspur-Eisenbahnfähre wach halten soll. *ws*



Dieser holzbeplankte, in Görlitz gebaute Zweiachser stammte aus der Anfangszeit der RüKB.

Fotos: Mag. Pharm. Alfred Luft



99 4652 auf dem Fährschiff „Bergen". Wie die anderen abgebildeten Fotos schoss Mag. Pharm. Alfred Luft dieses tolle Bild an einem Junitag des Jahres 1968.

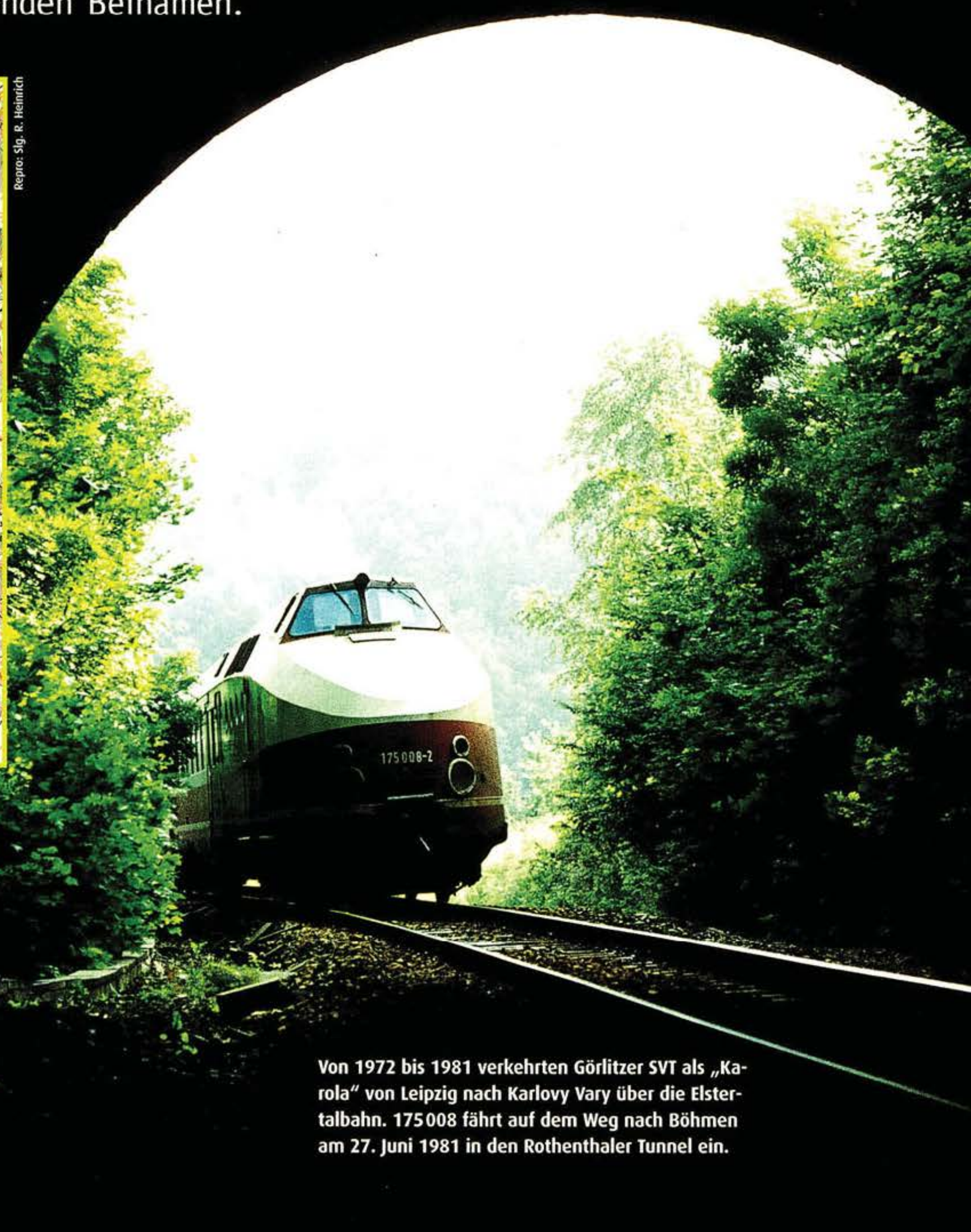
Die Drei-Tunnel-Stadt

Egal aus welcher Richtung eine Eisenbahnstrecke Greiz erreichte, jedesmal mussten Tunnel und Brücken angelegt werden. Die Stadt in Thüringen erhielt daher diesen sehr zutreffenden Beinamen.

Seit Oktober 1865 endete eine von Brunn bei Neumark (Strecke Werdau – Reichenbach) kommende, nur 9,75 Kilometer lange Stichstrecke im Greizer Stadtteil Aubachtal und band die Stadt im Elstertal an die Eisenbahn an. Den bedeutendsten Eisenbahnanschluss erhielt Greiz indes mit dem Bau der Elstertalbahn von Wünschendorf nach Elsterberg und später bis Weischlitz. Dabei musste der Schlossberg mit einem 270 Meter langen Tunnel durchbrochen werden. Am 17. Juli



Repro: Slg. R. Heinrich


Von 1972 bis 1981 verkehrten Görlitzer SVT als „Karola" von Leipzig nach Karlovy Vary über die Elstertalbahn. 175 008 fährt auf dem Weg nach Böhmen am 27. Juni 1981 in den Rothenthaler Tunnel ein.

1875 traf der Eröffnungszug im neuen Greizer Bahnhof ein.

Die Strecke konnte erst nach Süden weitergeführt werden, als der Rothenthaler Tunnel fertiggestellt war; das mäandernde Flussbett der Elster machten ihn und mehrere Brücken erforderlich. Am 8. September erreichte der erste Zug Elsterberg und durchfuhr dabei den nur 136 Meter langen und damit kürzesten der drei Greizer Tunnel.

Den Anschluss vom Bahnhof Aubachtal zur Elstertalbahn schuf eine 1,29 Kilometer lange Verbindungsstrecke. Auf ihr war wiederum ein Tunnel, der Irchwitzer oder Aubachtaler Tunnel, das aufwendigste Bauwerk. Der in einem Radius von nur 250 Metern angelegte Tunnel erreichte nach 240 Metern die Greizer Stadtseite. Die Strecke wurde nach Überquerung der Elster von Süden, in der Nähe der Lokschuppen, in den Bahnhof Greiz geführt. Greiz hatte damit drei Tunnel mit insgesamt 647 Metern Länge. Die Strecke durch den Irchwitzer Tunnel stellte über 120 Jahre die Verbindung von Greiz mit dem Eisenbahnknoten Zwickau und der Strecke Leipzig – Hof dar. Am 31. Mai 1997 zog 219059 den letzten Nahverkehrszug durch den Tunnel bis nach Neumark. Nur wenige Jahre nach der Einstellung des Verkehrs wurden die Gleise abgebaut und die Portale mit Gittern verschlossen.

Die zwei Tunnel an der Elstertalbahn hat die DB AG in den letzten Jahren saniert. Das Südportal des Schlossbergtunnels mitten in der Stadt hat nichts von seiner Anziehungskraft verloren. Noch immer gehört es zu den beliebtesten Fotomotiven auf der Strecke und gehörte – mit anschließender Überfahrt der Elsterbrücke – zum Standardprogramm für Scheinanfahrten bei zahlreichen Eisenbahnfesten.

Reizvoll ist auch der Döhlauer oder Rothenthaler Tunnel mit davor gelegener Steinbogenbrücke und einem Stauwehr. Man sieht, die Stadt ist auch heute noch ein lohnendes Reiseziel für Eisenbahnfotografen. Neben den Desiro-Triebwagen der Vogtlandbahn sollte man sich ein Spektakel nicht entgehen lassen: Die alljährlich im Herbst verkehrenden Dampfsonderzüge der IG Werrabahn in Zusammenarbeit mit DB Regio Thüringen. Gegen 9 Uhr in der entsprechenden Fahrplanlage macht der Dampfzug Gera – Weischlitz Halt im Bahnhof von Greiz, und mit Glück gelingen Bilder wie aus einer vergangenen Zeit. *Rainer Heinrich/hb*



Foto: H. Drosdeck

Letztmals fuhren im Mai 1997 Züge zwischen Greiz und Neumark, hier zieht 219 200 die RB 8360 aus dem Aubachtaler Tunnel in Richtung Bahnhof Greiz. Heute sind die beiden Tunnelportale verschlossen.



Fotos (2): R. Heinrich

Bei Plandampf-Veranstaltungen verkehrte 58 1111 am 2. April 1993 mit Güterzügen auf der Elstertalbahn. Hier verlässt sie die sonst selten fotografierte Nordausfahrt des bekannten Schlossbergtunnels.

Erfolgsrezept: Drei Komponenten, ein simples System

Foto: Bantalion, Slg. Gottwaldt



Von der Seite: Mit Hilfe einer Kippvorrichtung wird der Feinschüttgut-Behälter, Gattung Efkr, entladen.

Von Haus zu Haus

Teil 2 Kombi-Mobil

Das Prinzip des kombinierten Verkehrs ist ebenso einfach wie genial: Das Transportgut wird beim Erzeuger in einen speziellen Großbehälter geladen, der sodann auf Schiene und Straße bis zu seinem Endabnehmer tranportiert wird, ohne zwischenzeitlich personal- und arbeitsintensiv gelagert und auf andere Transportbehältnisse oder -fahrzeuge umgeladen zu werden. Damit verbunden ist eine erhebliche Kosteneinsparung für die Einzelverpackung der beförderten Güter sowie eine generelle Schonung des Transportgutes.

1924 präsentierte Krupp auf der eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin speziell angefertigte fahrbare Behälter, mit denen die Meierei C. Bolle in Berlin Kokosfett zu ihren Kunden rollen ließ. Ähnliche Entwicklungen gab es in den 20er- und 30er-Jahren auch in Großbritannien, Frankreich, Italien und später den Niederlanden. Die Deutsche Reichsbahn griff die Idee dieser von ihr „Großbehälter" genannten Transport-

Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



Mit großem Aufwand wirbt die gerade erst gegründete Bundesbahn 1950 für ihr neues Angebot, wobei die DR-Beschriftung niemanden stört.

Alles aus einer Hand: Mit neuen Tragwagen, pa-Behältern und Zustellfahrzeugen setzte die Bundesbahn zunächst sehr erfolgreich auf ein flexibles und kundenfreundliches System der beschleunigten Gütertransporte.

behältnisse in den 30er-Jahren auf; es blieb jedoch bei wenigen Prototypen respektive bei kleinen Serien. Dennoch prägte sie für ihr neues Transportsystem den werbewirksamen Begriff „Von Haus zu Haus – Spart Packung – Schont Ware". Der Zweite Weltkrieg stoppte jedoch die Weiterentwicklung.

Nach dem Ende des Krieges übernahm die neugegründete Deutsche Bundesbahn um die Jahreswende 1949/50 nach vergleichenden Versuchen das niederländische pa-Behältersystem. Der Begriff „pa" leitet sich ab vom französischen „porteur aménager", was in etwa soviel wie „zweckmäßig eingerichteter Träger" bedeutet.

Mit viel Werbeaufwand startete die DB sogleich ihr neues Angebot, für das der Titel „Von-Haus-zu-Haus"-Verkehr schließlich zum Synonym wurde. Grundsätzlich besteht dieses System aus drei Komponenten: Den Großbehältern selbst, einem Transportwagen für die Eisenbahn sowie einem Zustellfahrzeug für die Straße.

Im Sommer 1950 konnte die DB der verladenden Wirtschaft schließlich die ersten drei Großbehälter-Typen für den „Haus-Haus-Verkehr" vorstellen: Einen geschlossenen Behälter für Kaufmannsgut mit der Gattungsbezeichnung E, einen geschlossenen Behälter für Feinschüttgut der Gattung Ef sowie einen offenen Behälter (Eo) für Massenschüttgut. Sie boten jeweils einen Laderaum von 7,5 bis 13,0 Kubikmetern. Die Außenmaße richteten sich mit ihrer Länge von maximal 3,10 und der Breite von bis zu 2,30 Metern nach den Vorgaben des Eisenbahnlichtraumprofils sowie der Straßenverkehrsordnung. Später entstanden weitere Behälterbauarten, beispielsweise für den Transport von losem Zement, Kühlgütern, Heizöl, Säuren, Bier, Milch, Bitumen oder Flüssiggas.



Foto: DB/Below, Slg. Strüber

Zur Übernahme eines Großbehälters für die Zementbeförderung steht das Sattelfahrzeug bereit.

Die Wirtschaft erkannte schnell die Vorteile des neuartigen Systems und verschaffte der Bundesbahn lukrative Aufträge, zunächst besonders für den Transport von Rohzucker, Düngemitteln und Baustoffen. Neben Kaufmannsgütern beförderte die DB wider ihren ersten Erwartungen vor allem Massengüter wie Steine und Erden, Kohle und Koks, Getreide, Malz, Nahrungs- und Genussmittel sowie chemische Erzeugnisse in ihren pa-Behältern.

Von Vorteil erwies es sich, dass die Großbehälter über ein ausreichendes, aber nicht zu großes Ladevolumen verfügten; so konnten auch Kunden mit kleineren Warenmengen bedient werden. Dazu zählten beispielsweise Kleinbetriebe oder Landwirte. Das eingetroffene Transportgut musste am Bahnhof nicht mehr mühselig und zeitaufwendig auf eigene Transportfahrzeuge umgeladen und am Hof dann wieder ausgeladen werden, sondern konnte direkt mit dem DB-eigenen Zustellfahrzeug angeliefert werden. Mittels dessen Kipp- und Schütteinrichtungen wurde der Behälterinhalt entweder direkt am gewünschten Platz entladen oder nach und nach aus dem abgesetzten Behälter entnommen.

Zunächst drei, später auch vier oder fünf Großbehälter wurden für den Schienentransport auf einem Behälter-Tragwagen zusammengefasst. Die ersten dieser Tragwagen entstanden noch auf Basis alter, schadhafter Güterwagen-Untergestelle der Gattungen G10 und Gr20, die aufgearbeitet und mit U-Schienen zur Aufnahme von drei Behältern ausgerüstet wurden. Die umgebauten Wagen wies man dem Gattungsbezirk „Offenbach" zu, in dem alle Güterwagenneuentwicklungen der jungen DB zusammengefasst wurden. 1952 jedoch wurde dieses alte Bezeichnungsschema aufgegeben, die Wagen wurden nun mit dem Gattungszeichen und der Bauartnummer BT10 versehen. Aufgrund des alten Fahrgestells waren sie nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h zugelassen. Parallel entstanden weitere Behältertragwagen auf den Unterbauten kriegsbeschädigter Omm, Gm und Gms. Sie erhielten später die Bezeichnung BT(s)30. Von beiden Gattungen zusammen entstanden 369 Fahrzeuge.


Foto: DB/Marotz, Slg. Gottwaldt

Von oben: Dieser pa-Behälter der Gattung Efvkr wird im Handumdrehen per Fallrohr mit Kunststoff beladen.

Die zunehmende Nachfrage nach dem neuen Behälterverkehr veranlasste die DB noch 1950 zur Vergabe von Entwicklungsaufträgen für neue Tragwagentypen. Ab 1952 wurde der zweiachsige Behältertragwagen mit 4850 Millimetern Achsstand der Siegener Eisenbahnbedarf AG (SEAG) beschafft. BTs50 genannt, bot er wie seine Vorgänger Platz für drei querstehende pa-Behälter beliebiger Bauart. Die Querträger des Untergestells dienten zugleich als Laufschienen für die rollbaren Behälter →

Behältertragwagen: Leicht, billig und schier universell



Foto: Bustorff, Slg. Carstens

September 1952: Im Rangierbahnhof Hamburg-Eidelstedt sorgt der Bt, nicht der Pwg für Aufsehen.

und waren bis zur äußersten Kante vorgezogen. Mittels vier Spannhaken wurde jeder aufgeladene Behälter mit dem Untergestell verbunden. Das Doppelschaken-Laufwerk in Kombination mit den Rollenachslagern erlaubte eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Es gab Wagen sowohl ohne als auch mit Handbremse; letztere besaßen anfangs zum Teil sogar ein Bremserhaus mit Preßblech. Auf beiden Wagenseiten gab es eine einfache Übergangsvorrichtung. Bis Ende 1954 beschaffte die Bundesbahn von diesem Wagentyp insgesamt 1873 Fahrzeuge.

Nach nur wenigen Jahren Betriebszeit konnte der als Spezialfahrzeug gebaute Behältertragwagen (BT) für sich in Anspruch nehmen, nicht nur das einfachste und leichteste, sondern auch das in der Anschaffung und im Unterhalt billigste Fahrzeug der DB zu sein. Aufgrund der vielfältigen auf ihm zu befördernden Güter war er zuleich auch das am universellsten verwendbare Fahrzeug.

Tarif-Gründe veranlassten die DB ab 1955, das pa-Behälter-System auf Fahrzeuge mit vier Behälterständen auszuweiten. Dafür baute die DB zunächst 150 der in großer Stückzahl vorhandenen Rungenwagen der Bauart Rmms33 entsprechend um. Die Seitenwände wurden nach unten umgeklappt oder ganz entfernt und die Wagen erhielten die Bezeichnung BTms33. Theoretisch ließ sich der neue Wagentyp auch weiterhin als normaler Flachwagen nutzen, was ihn zu einem wirklichen Mehrzweckfahrzeug gemacht hätte. Praktisch wurde davon jedoch kaum Gebrauch gemacht, da einerseits die Anzahl der zur Verfügung stehenden BT stets knapp war, andererseits aber genügend normale Flachwagen vorhanden waren.

Statt dieser kostspieligen Ausführung beschaffte die DB neue vierständige Behältertragwagen, Gattung BTms55, als direkte Weiterentwicklung der dreiständigen BTs50. Einige von ihnen verfügten zudem über eine Heizleitung, die es ermöglichte, die BTms55 auch in Reisezüge einzustellen. Es entstanden 2438 Wagen dieses Typs.

In nur drei Exemplaren entstand 1957 die Gattung BTbs 56 als Fährbootwagen für den Behälterverkehr mit Großbritannien. Aufgrund des dortigen kleineren Lichtraumprofils mussten die Großbehälter im Gegensatz zu den sonstigen Bauarten in Wagenlängsrichtung untergebracht werden. Die Behälterzahl blieb daher auf drei beschränkt.

Eine nochmalige Ausweitung der Transportbedürfnisse führte ab 1958/60 zur Beschaffung von fünfständigen Behältertragwagen. Sie besaßen eine Länge über Puffer von 13 Metern und erhielten die Bezeichnung BTmms58. Sie wurden aus abgekanteten Blechen mit einem schürzenartigen Mittelteil zusammengeschweißt und waren mit 8,1 Tonnen nur 0,3 Tonnen schwerer als die dreiständigen BTs50. Damit konn-

Behältertragwagen der Deutschen Bundesbahn (Auswahl)

Bezeichnungen			Bauart
Ep. III	Ep. IV ab 1968	Ep. IV ab 1980	auf Fahrgestellen ehemaliger G-Wagen der Verbandsbauart, dreiständig auf geschweißten Fahrgestellen von Kriegsgüterwagen, mit unterschiedlichen Radständen und Sprengwerken, dreiständig
BT 10	Lb 576	–	
BT(s) 30	Lb 577	–	
BTms 33	Lbs 583	–	Umbau aus dem Rmms 33, ab 1955, vierständig
BTs 50	Lbs 578	Lbkkmms 578	Neubau der DB ab dem Jahre 1950, dreiständig
BTmms 51	Laabs 588	Laabkkmms 588	fest gekuppeltes Pärchen aus zwei BTs 50, sechsständig
BTms 55	Lbs 584	Lbms 584	Neubau der DB ab dem Jahre 1955, vierständig
–	Laabs 585	–	fest gekuppeltes Pärchen aus zwei BTms 55, achtständig
BTbs 56	Lbfs 579	Lbfkkms 579	Fährbootwagen, Behälteranordnung längs zur Fahrtrichtung, dreiständig
BTmms 58	Lbs 589	Lbms 589	Neubau der DB ab dem Jahre 1960, fünfständig
BTmms 59	Lbs 591	Lbms 591	Neubau der DB ab dem Jahre 1963, auch für Containertransport, fünfständig
BTmms 598	Lbs 598	Lbgjs 598	Neubau der DB ab dem Jahre 1966, auch für Containertransport, fünfständig

ten sie bei voller Beladung auch auf Strecken für 20 Tonnen Achslast, den so genannten C-Strecken, eingesetzt werden. Bis 1967 beschaffte die DB über 2000 Exemplare. Die sehr ähnliche Bauart BTmms59, mit 180 Stück ab 1963 gebaut, bot die Möglichkeit, sowohl Behälter als auch die neu eingeführten Wechselpritschen zu transportieren.

Der Entwicklung der neuen Übersee-Container Rechnung tragend, beschaffte die DB ab 1966 die Bauarten BTmms598 und Lbgjs598 (nach dem neuen Bezeichnungssystem), die neben den pa-Behältern auch die neuen Transcontainer befördern konnten. Sie fanden jedoch hauptsächlich im Containerverkehr Verwendung. Aufgrund dieser neuen Großcontainer wurden die pa-Behälter fortan übrigens als „Mittelcontainer" (MC) bezeichnet.

Parallel zu diesen Neuentwicklungen bestand Anfang der 60er-Jahre dringender Bedarf an sechsständigen Fahrzeugen, die sich aber auf herkömmliche Weise nicht realisieren ließen. Aus diesem Grund kuppelte man zwei BTs 50 mit im Betrieb unlösbaren Vier-Laschen-Schraubenkupplungen so zusammen, dass auf der einen Seite des Pärchens die Übergangseinrichtung, auf der anderen die Bremsbühne angeordnet war. Diese festen Einheiten wurden als BTmms 51 bezeichnet und in 500 Einheiten mit je 30 Tonnen Ladekapazität in Dienst gestellt. Ähnlich verfuhr man 1968 auch mit den vierständigen BTms55, die zur achtständigen Einheit Laabs585 fest gekuppelt wurden.

Der Behältertransport nahm für die DB zunächst eine sehr positive Entwicklung. Bereits Ende 1951 verfügte sie über 750 offene und 641 geschlossene pa-Behälter, die rege genutzt wurden. Schon 1954 wurden mehr als 200000 pa-Behälter auf die Tragwagen umgesetzt, 130000 wurden auch über die Straße transportiert, der Rest nur über die Schiene. Die Zahl der Großbehälter wuchs bis Ende 1954 zudem auf rund 6300 an, für die zum selben Zeitpunkt 1870 Behälter-Tragwagen mit je drei Ständen zur Verfügung standen. Für etwa jeden 40. bis 50. Behälter stand ein Straßenzustellfahrzeug bereit.



Foto: Grandt DB-Filmstelle Minden, Slg. Gottwaldt

Nicht das einzige Plus des Systems: Die Kombination verschiedener Behälter auf einem Tragwagen.

Dem in Deutschland weiterentwickelten pa-Behältersystem schlossen sich in den folgenden Jahren mehrere europäische Bahnverwaltungen an, namentlich die ÖBB, SBB, SNCB, NS, DSB und SJ. Die französische SNCF setzte auf ein anderes Behältersystem, bei dem die Verladung nur mit Hilfe eines Kranes erfolgen konnte.

Der Höhepunkt des „Haus-Haus"-Verkehrs war Ende der 60er-Jahre erreicht, als die Bundesbahn nahezu 5700 Tragwagen und zirka 26000 pa-Behälter in ihrem Bestand führte. Darüber hinaus besaßen Privatfirmen etwa 8000 weitere Behälter, die mit denen der DB kompatibel waren. Für den Weitertransport auf der Straße standen damals rund 320 Zustellfahrzeuge im Einsatz.



Foto: DB/Paul Trost, Slg. Gottwaldt

Die offenen Großbehälter Eoskrt, vornehmlich für Stapelgut, verfügen zwecks flotten Entladens über Seitenwandklappen.

Doch zu diesem Zeitpunkt war der Stern des pa-Behälterverkehrs bereits im Sinken begriffen: Gegenüber 3,72 Millionen Tonnen 1966 beförderte die DB ein Jahr später auf diese Weise nur noch 3,37 Millionen Tonnen Fracht. Später gingen diese Zahlen noch weiter in den Keller.

Die zu hohe Erwartungshaltung der DB, der pa-Behälter der Eisenbahn könne sich langfristig im Wettbewerb mit dem Sammelgutverkehr auf der Straße durchsetzen, ging somit letztlich nicht in Erfüllung. Vorgeblich modern denkende Vertreter der Wirtschaft hatten der Bahn bereits damals die Parole „Der beste Behälter ist der Lastkraftwagen" entgegengesetzt und damit den Grundstein für den bis heute andauernden Rückzug der DB aus dem Flächengüterverkehr gelegt. Außerdem entwickelte sich der Großbehälterverkehr auf der Schiene mehr und mehr zu einem konventionellen Wagenladungsverkehr, nur mit kleineren Transporteinheiten.

Oliver Strüber

Fortsetzung folgt.

AUSSERDEM ERSCHIENEN

Karten-Grüße

Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2006. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2005. ISBN 3-9806606-0-5, 13 Blatt, Ringbindung; Preis: Euro 5,90.

In bewährter Manier präsentiert der Postkartenkalender historische und aktuelle Bildmotive des einst umfangreichen sächsischen Schmalspurnetzes.

• Zeitzeugen mit informativen Kurztexten auf der Rückseite.

Sechs Aufsätze

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (Hrsgb.): Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 2005/2006. DGEG-Medien, Hövelhof 2005. ISBN 3-937189-11-4, 104 Seiten, 23 Farb-, 96 Sw-Abb.; Preis: Euro 19,80.

Frühe DDR-Hochbauten der Reichsbahn bilden eines der Schwerpunktthemen.

• Fester Einband: Die 37. Auflage des Klassikers präsentiert sich in neuem Gewand.

Chemnitz-Nahverkehr

Manfred Fischer, Heiner Matthes: Der Omnibusverkehr in und um Chemnitz. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2005. ISBN 3-937496-09-2, 176 Seiten, 201 Farb-, 203 Sw-Abb.; Preis: Euro 29,80.

Kraftomnibusse erschließen den Raum Chemnitz seit nunmehr fast 100 Jahren, ursprünglich als Ergänzung zur Schiene.

• Umfassende Publikation zum verkehrs-und regionalgeschichtlichen Thema.

Wiehltal-Grauwacke

Rainer Gries, Herbert Nicke: Die Wiehltalbahn. Galunder-Verlag, Nümbrecht-Elsenroth 2002. ISBN 3-931251-99-3, 120 Seiten, 124 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 12,90.

Band 2 der Verkehrsgeschichte zwischen Ruhr und Sieg untersucht die Wechselwirkungen von Bahn und Wirtschaft.

• Etwas andere Eisenbahngeschichte.

Männer und Maschinen mit Format

J. Michael Mehltretter: Dampflokomotiven – Am Ende einer Epoche. Überarbeitete Neuauflage, Transpress-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71260-1, 256 Seiten, 15 Farb-, 216 Sw-Abb.; Preis: 19,90 Euro.



■ Im wahrsten Sinne des Wortes ein großformatiges Buch legt Autor Mehltretter mit der überarbeiteten Neuauflage seines 1979 erstmals erschienenen, längst zu den Klassikern der Dampflokära zählenden Werkes vor. Seine Hommage an die Meister des Dampfes und eine begreifbare Technik begeistert ob der atmosphärisch dichten Aufnahmen, deren Aussagekraft nicht zuletzt dem gekonnten Umgang mit der Großformat-Kamera geschuldet ist. Selten wurde das Faszinosum Dampf derart unmittelbar auf Film und Platte gebannt. Dieser exquisite Bildband mit Impressionen aus Süddeutschland und dem Emsland gewährt exemplarische Einblicke in den Mythos Dampf und die Gefühlswelt der ihm Erlegenen. Sic transit gloria vaporis! *hc*

• *Fazit: Stilvolles Vermächtnis für nachfolgende Generationen*

Klein, praktisch, gut

Torsten Berndt: Nostalgiefahrten mit dem Zug. Merian Guide. Travel House Media GmbH, München 2005. ISBN 3-7742-7219-0, 192 Seiten, zahlreiche Fababbildungen; Preis: 12,90 Euro.



■ Museumseisenbahnen beziehungsweise landschaftlich reizvolle Strecken, auf denen häufiger Nostalgiezüge verkehren, gibt es viele und man kann bisweilen sogar den Überblick verlieren. Um das zu vermeiden, sammelte der Autor Torsten Berndt die wichtigsten Lokalitäten im deutschsprachigen Raum und stellte sie in einem praktischen Buch zusammen. Der Weg führt von Nord nach Süd, von Schleswig-Holstein bis Südtirol. Jeder Bahn sind zwei Seiten gewidmet mit einer kurzen Beschreibung unter den Stichpunkten Geschichte, Technik und Strecke. Am Seitenrand findet man noch den Streckenverlauf mit den Stationen und die wichtigsten Sehenswürdigkeiten neben der Eisenbahn. Das Buch findet sicher in jedem Rucksack Platz. *al*

• *Fazit: Sinnvolle Investition*

Rügens Reiz: Rasender Roland

Walter Bauchspies, Klaus Jünemann, Klaus Kieper: Das große Buch der Rügenschen Kleinbahnen. Verlag Paskarb, Celle 2005. ISBN 3-938278-01-3, 368 Seiten, 100 Farb-, 581 Sw-Abbildungen; Preis: 48 Euro.



■ Der Titel verspricht nicht zu viel: Ein in jeder Hinsicht opulentes Werk legen die drei Autoren vor. Die mittlerweile 110-jährigen Rügenschen Kleinbahnen finden hier trotz etlicher früherer Publikationen erstmals die umfassende Würdigung, die diese Touristenattraktion ersten Ranges auf Deutschlands größter Insel auch verdient. Übersichtlich gegliedert, fachkundig geschrieben und, mit Ausnahme weniger Farbaufnahmen, erstklassig bebildert, bietet dieser großformatige Band so ziemlich alles, was es über die 750-Millimeter-Spur und deren Feldbahn-Vorläufer auf der Ostseeinsel zu berichten gibt. Und eine Fundgrube für Modellbauer obendrein sind die bemaßten Zeichnungen der Hochbauten und Fahrzeuge sowie die Gleispläne. *hc*

• *Fazit: Ausgezeichnete Dokumentation von bleibendem Wert*

www.transsib.de

Urlaubsplanung

Schon den diesjährigen Urlaub gebucht? Falls nicht, gibt es hier einen passenden Vorschlag: Eine Fahrt mit der Transsib.

■ Welcher Eisenbahnfreund träumt nicht davon, einmal mit der Transsibirischen Eisenbahn von Moskau nach Wladiwostok zu fahren? Auf dieser Internetseite, die modern und angenehm gestaltet ist, gibt es kurz und knapp Informationen über die wichtigsten Orte entlang der Route und über die Geschichte der Transsib. Sehr hilfreich sind die Reisetipps: Unter dieser Rubrik erfährt man etwas über nötige Visa und das, was man an Gepäck auf jeden Fall dabei haben sollte. Auch das richtige Verhalten im Zug gegenüber Mitreisenden und Personal wird beschrieben.

www.trans-sib.de

Kompendium

Auf den Geschmack gekommen? Wer noch mehr über die Transsibirische Eisenbahn wissen möchte, ist hier richtig.

■ Fotos, Fotos, Fotos. Zur Einstimmung für die geplante Sechstagereise von Moskau nach Wladiwostok kann der Neugierige hier schon einmal sehen, was auf ihn zukommt. Ansonsten findet man auf dieser Homepage ziemlich alles, was über diese legendäre Bahnstrecke wissenswert sein könnte. Von ausführlichen Städteinformationen mit Angaben über Hotels, Museen und so weiter bis zu geografischen Angaben inklusive Kartenausschnitten bleibt kaum eine Frage offen. Die Preise einer Fahrt und die Art der angebotenen Wagen findet man ebenso.

www.parovoz.com/indexe.php

Russlands bunte Bahnen

Die Schienenfahrzeuge Russlands sind auch hierzulande dank der Taigatrommeln und Ludmillas sehr bekannt.

■ Russland ist eigentlich kaum vorstellbar groß und die Eisenbahn spielt immer noch eine bedeutende Rolle als Transportmittel. Auf dieser Internetseite kann man anhand unzähliger Bilder eine Ahnung von der Vielfalt der russischen Eisenbahnen erhalten. Darunter sind bekannte Typen, aber auch allerlei Kurioses wie von General Electric modernisierte M 62 (Taigatrommel) und viele der häufigen Doppellokomotiven.

www.roter-brummer.de

Alles über VT

Eine Fundgrube für Tw-Liebhaber, egal ob Schienenbus West, Ferkeltaxe Ost oder DRG-VT, ist diese Homepage.

■ Wer sich einen Überblick über viele in Deutschland jemals gebaute Verbrennungstriebwagen verschaffen möchte, kommt an dieser Homepage nicht vorbei. Der Schwerpunkt liegt auf den vormaligen DB-VT der Baureihen 795 bis 798 und den DR-VT 771/772 plus dazugehöriger Bei- und Steuerwagen. Doch auch zwei- und vierachsige VT der DRG und von Privatbahnen kommen nicht zu kurz. Vom Wismarer Schienenbus bis zum NE 81 wird quasi al-



les abgehandelt – mit Fahrzeuglisten, Umbauten und Verkäufen –, was jemals auf deutschen Gleisen gefahren ist. Die Navigation ist klar und einfach, schnell gelangt man zu den gewünschten Informationen. Die Rubriken „Reguläre Fahrten" und „Sonderfahrten" weisen auf aktive VT hin. Es sind nicht mehr viele, aber es gibt sie noch! Auch viele Fotos gehören zum Angebot, und wer möchte, kann sich fahrzeugnummerngenau über das Vorbild von Tilligs neuem H0-VT 70.9 (siehe Test ab Seite 76) kundig machen.



Einst Höhepunkt und Ausklang sowjetischer Dampfloktechnik, heute Museumslok-Star: Die St. Petersburger P-36 0032 von 1954.



Jeder Wagen des Zuges ist in einem ausgezeichneten Zustand und hat sein eigenes Personal.

Weiße Nächte auf breiter Spur

In einem dampfbespannten Sonderzug durch Russland zu fahren, ist etwas Besonderes, wie eine Reise von St. Petersburg aus zeigt.



Da stand sie nun, die strahlend blaue P-36 0032 aus dem Jahre 1954, im Finnischen Bahnhof von St. Petersburg. Eigentlich sollte einer der beiden Maschinisten, Pawel Nekrasow oder Alexander Kropotow, das Signal zur Abfahrt geben. Aber die gut 50-köpfige Reisegruppe aus England konnte sich gar nicht satt sehen an der perfekt restaurierten Maschine mit ihren frisch geputzten Waggons. Die Augen der Eisenbahn-Enthusiasten leuchteten mit der P-36 um die Wette.

Ein Joint-Venture der Eisenbahn-Company St. Petersburg mit der englischen TW Travel Ltd. ermöglichte die umfangreichen Instandsetzungsarbeiten an der Maschine. Das über fünf Meter hohe Schmuckstück der Technik beförderte bis 1962 Reisende zwischen Leningrad und der Hauptstadt Moskau. Anschließend wurde die 2500 PS starke Lokomotive im Osten der Sowjetunion eingesetzt. Nach ihrer aktiven Zeit bis 1974 verschwand sie vorerst von der Bildfläche.

Ungeduldig wartet der Maschinist auf das Signal, um den Zug in Bewegung zu setzen, doch die Fotofans aus England sind noch nicht so weit.





Im Begleitwagen ist es beinahe so gemütlich wie in einer kleinen Stube. Die Gastgeber haben an alle Annehmlichkeiten gedacht.



Auf der Hinfahrt von St. Petersburg nach Vyborg kontrollierte das Lokpersonal bei zwei Zwischenhalten die Lager und schmierte an den erforderlichen Stellen nach.

Jahre später entdeckte ein Eisenbahnfan die unter einer dicken Staubschicht schlummernde Lok im Kesselhaus des Bahnhofs von Kadala (Tschita). Es gelang ihm, zahlreiche Eisenbahnfreunde zu mobilisieren, und so konnte die P-36 vor der sicheren Verschrottung gerettet werden. Ein Jahr lang dauerten die aufwendigen Reparaturarbeiten, bei den zahlreichen ehrenamtlichen Helfern floss tüchtig der Schweiß. Schließlich konnten im April 2001 alle Beteiligten stolz an der ersten Fahrt mit ihrer im frischen Glanz erstrahlten Dampflok teilnehmen.

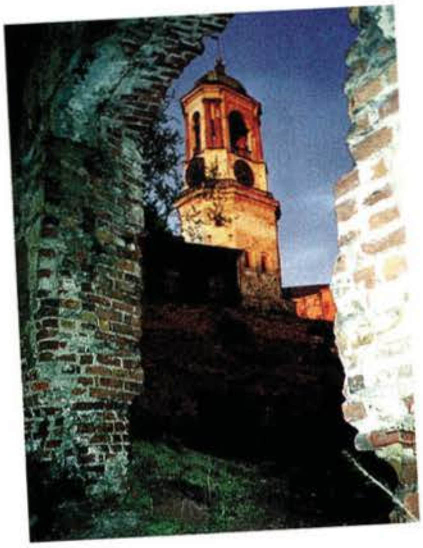
Die Dampfpfeife ertönte: Eiligst verschwanden nun die letzten Fans mit leichtem Nachtgepäck in den reservierten Coupés. Schnaubend und stampfend setzte sich die betagte Dame Richtung Norden in Bewegung. Vyborg an der nach Finnland führenden Strecke war das Ziel.

Es war Ende Mai gegen Abend. Der Zug fuhr durch die Weiten der Sümpfe, Moore und Wälder. Dazu kam der nordische Himmel mit unbeschreiblichen Wolkengebilden, ein faszinierendes Schauspiel zu Beginn der berühmten Weißen Nächte. →



Schweißtreibende Arbeit im russischen Frühsommer: Die Feuerbüchse der P-36 0032.

Das alte Vyborg an der finnischen Grenze war Ziel der abendlichen Sonderfahrt ab St. Petersburg.





Fotos (8): M. hagedorn

Stets umlauert und begleitet von fachkundigen Kommentaren waren die Tätigkeiten des russischen Maschinisten-Kollektives.

Rechts und links tauchten in Abständen kleine Dörfer mit alten Holzhäusern auf. Wir passierten Bahnhöfe, auf denen staunende und bewundernde Blicke der wartenden Menschen den Zug verfolgten.

Auf zwei Stationen wurde die P-36 kontrolliert; ein Maschinist prüfte, ob die Lager überhitzt waren, und schmierte sie professionell. Diese Stopps nutzten sämtliche Fahrgäste, um die Vorgänge fachmännisch zu kommentieren und die Prozedur fotografisch festzuhalten.

Der Zug ratterte mit bis zu 130 km/h weiter durch die Landschaft. Gegen 22.30 Uhr erreichte er den Bahnhof von Vyborg nahe der Grenze zu Finnland. Dieser wieder allmählich erwachenden Stadt war anzusehen, dass sie schon bessere Zeiten erlebt hatte. Voller Begeisterung, fachsimpelnd und glücklich strahlend, wie es nur echte Eisenbahn-Enthusiasten können, schlichen sie um die Lokomotive, ein Traum zum Anfassen! Weiterträumen konnte man dann in den frisch bezogenen Betten der Coupés.

Am nächsten Morgen gegen 6.30 Uhr ersetzten Rattern, Zischen und Summen den Wecker: Vorbereitungen für die Rückfahrt. Ganz Aktive sprangen in den frischen Morgen und rauf auf den Bahnsteig.

Langsam setzte sich der nostalgische Zug in Bewegung. Diesmal wurde kein Stopp eingelegt, und um 9 Uhr fuhren wir in den Bahnhof von St. Petersburg ein.

In Zukunft plant die Eisenbahn-Company St. Petersburg vermehrt Touristenfahrten. Welche Zeit könnte passender dafür sein als die der Weißen Nächte!

Marietta Hagedorn/hb

Das Eisenbahnmuseum in St. Petersburg



Foto: W. Knoke

P35-052 (li.) und LW-002 stehen für die letztgebauten UdSSR-Dampfloks.

Der Gedanke an ein Eisenbahnmuseum in St. Petersburg oder Leningrad, wie die Stadt bis Anfang der 90er-Jahre hieß, entwickelte sich erst in den letzten 25 Jahren. Anlass war das 150-jährige Bestehen der Eisenbahn in Russland 1987: Zu Beginn der 80er-Jahre begann man, in der gesamten UdSSR nach interessanten Fahrzeugen zu suchen, die man in den Großraum Leningrad brachte. Auf dem Witebsker Bahnhof der Newa-Stadt wurden im Jubiläumsjahr mehrere Fahrzeuge der inzwischen stattlichen Sammlung gezeigt. An eine Dauerausstellung war vorerst jedoch nicht zu denken. Diese Gelegenheit ergab sich – nach einem Provisorium außerhalb der Stadt – mit der Schließung des Warschauer Bahnhofs um die Jahrtausendwende. Seit 2001 können hier über 40 Lokomotiven aller drei Traktionsarten besichtigt werden, hinzu kommen Reise- und Güterzugwagen. Die älteste Maschine ist ein C-Kuppler von 1897, jüngstes Exponat ist die TEP 70-0007 von 1977. Ein besonderes Schmankerl ist das Depot 7 der Oktobereisenbahn, gelegen inmitten des Hauptgüterbahnhofes. Hier sind die betriebsfähigen Dampfloks stationiert, die für Filmaufnahmen und Sonderzüge eingesetzt werden. Für die Instandhaltung sorgt eine kleine engagierte Gruppe von Dampflokschlossern. *wk*

An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● Billigangebote

Betrifft: Der Schwellenleger „Schlangestehen", Heft 7/05

Ihrem Kommentar zu den Lidltickets kann man nur voll zustimmen. Endlich mal ein Beitrag zu diesem Thema, der die ganze Aktion sachlich und objektiv beschreibt. Der Fernverkehr der DB AG ist nun mal vom Gesetzgeber verpflichtet, wie ein privates Wirtschaftsunternehmen zu handeln und seine Dienstleistungen zu vermarkten. Nur leider hat sich dies bei unseren Volksvertretern mit ihren Sonntagsreden und in der Öffentlichkeit noch nicht herumgesprochen. Wenn ich zum Beispiel durch eine x-beliebige Fußgängerzone gehe, dann stehen auch vor so manchem Geschäft die Billigangebote, um mich als Kunden erst einmal in den Laden zu locken und dort eventuell noch mehr zu kaufen. Und genau dies hat die Bahn mit diesem Angebot gemacht, die Kunden, die seit Jahren keinen Zug oder Bahnhof mehr von innen gesehen haben, dorthin zu locken und dann für weitere Angebote zu werben.

Volker Kabisch, E-Mail

● Auf Dachboden

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt", Heft 5/2005

Mit Freude habe ich das Bild der von meinem Bruder und mir erbauten H0e-Anlage gefunden. Wer heute die schönen H0e-Industrie- und -Kleinserienmodelle kaufen kann, wird die damaligen Aufwendungen und den Stolz auf das Selbstgebaute nicht einschätzen können. Die Anlage ist schon lange auf dem Dachboden verstaubt. Meine Hobbytätigkeit hat sich seit damals in Richtung Gartenbahn verlagert. Das Interesse an der Modelleisenbahn an sich und die Bindung zum Vorbild lassen mich monatlich immer wieder den MEB erwerben.

Horst Winkelmann, 08060 Zwickau

● Umpolung

Betrifft: Basteltipps „Schutzschaltung für Weichen", Heft 7/2005

Die Schaltung ist eine gute Idee (ähnlich einem Blitzgerät), aber es muss entweder die Diode oder der Elko umgepolt werden, weil diesem bei falscher Polung ein Durchschlagen droht. Bei der Diode zeigt der Pfeil die technische Stromrichtung (von Plus nach Minus) an. Der Pluspol des Elkos wird üblicherweise als weißes Rechteck gezeichnet. Die Kathode der Diode muss mit dem Pluspol des Elkos verbunden werden (oder die Anode mit dem Minuspol). ***Harald Brettenbrock, 49082 Osnabrück***

● Handwerkzeug

Betrifft: Bahnwelt aktuell „Dampf rund um Mosel und Saar", Heft 6/2005

Das auf Seite 7 oben links abgedruckte Foto mit 52 8148 ist keine Werbung für Bahnfarten, denn der Heizer hat kein eisenbahntypisches Handwerkzeug in seiner rechten Hand! Das gilt auch für Sonderfahrten in Weinbaugebieten. ***Eckhard Siegel, 78737 Fluom-Winzeln***

● Maßangaben

Betrifft: „Masurisches Kleinod", Heft 7/2005

Seit fast 20 Jahren fahre ich H0 gemischt und seit drei Jahren LGB, beides fest verlegt, und habe ab und zu durch Ihre wunderbar illustrierten Gebäude die Idee, das eine oder andere Gebäude auf meiner H0-Anlage auszuwechseln. Aber diese Idee führt meistens als erstes zu einer Anfrage mit der Bitte um Angabe der Grund- beziehungsweise Detailmaße für mit abgebildete Güterschuppen und Ähnliches. Wäre es nicht möglich, die Gebäudeberichte mit Maßangaben beziehungsweise Trennmöglichkeiten zu versehen? ***Dieter Hupe, 21031 Hamburg***

● Fehlurteil

Betrifft: Flop „Barrierefrei vorbei?", Heft 7/2005

Mit großem Erstaunen las ich diesen Beitrag. So etwas darf in der heutigen Zeit nicht sein, dass der Verwaltungsgerichtshof Mannheim solch ein Fehlurteil spricht. Die Richter sollten sich selbst einmal in einen Rollstuhl setzen und dann per Bahn fahren. Der Umweg ist für Rollstuhlfahrer unakzeptabel. Auch der DB AG sollten solch gravierende Fehler nicht unterlaufen.

Rainer Bernshausen, 58089 Hagen

● Talsperrenbau

Betrifft: „Kurbeln auf Anruf", Heft 6/2005

Die obere linke Abbildung auf Seite 26 veranlasst mich, Ihnen zu schreiben. Die Bahnstrecke Chemnitz – Adorf existiert seit zirka 20 Jahren nicht mehr. Während des Baus der Talsperre Eibenstock in den Jahren 1978 bis 1984 wurde der Streckenabschnitt Aue – Adorf unterbrochen und gleichzeitig der Verkehr Eibenstock unterer Bf – Eibenstock oberer Bf stillgelegt. Danach gab es noch einen Verkehr zwischen Schönheide Ost und Adorf beziehungsweise zwischen Aue und Blauenthal. Die Züge aus Chemnitz endeten und enden in Aue. Seit 1993 wird die Strecke Aue – Blauenthal (Forellenexpress) ebenfalls nicht mehr betrieben. Nach meiner Information gibt es auch zwischen Schönheide und Adorf keinen Verkehr mehr.

Dr. Karl Bretschneider, 12587 Berlin

● Leserhilfe

Betrifft: Ex-KME-Bahnhof in Jüterbog

Auf dem Gelände des ehemaligen Personenbahnhofs der Königlichen Militäreisenbahn (KME) in Jüterbog befinden sich die Reste eines interessanten Güterwagens. Wer kann Angaben zum Alter beziehungsweise Hersteller machen?

Ulf Rosenthal, 29413 Lagendorf



Foto: Rosenthal

Güterwagenrest in Jüterbog: Die stabile Fachwerkskonstruktion deutet auf ein hohes Alter hin.

● Arme Tommi

Betrifft: „Schwenk-Bahnhof", Heft 6/2005

Die arme Tommi mit Schleife und Glöckchen um den Hals herumlaufen zu lassen, sieht zwar possierlich aus für den Menschen, aber für das Tier ist es schlichtweg Quälerei. Eine Katze hört zig-mal besser als der Mensch. Bei uns im Club sind wir daher etwas befremdet, auch unser Tierarzt. Befreien Sie Tommi von dergleichen Unsinn!

Robert Spillmann, 59348 Lüdinghausen

Anmerkung der Redaktion: Die Sorge ist unbegründet. Das Halsband diente lediglich als Kontrast-Utensil fürs Foto und wurde anschließend gleich wieder entfernt.

• Verkaufen • Suchen • Tauschen



GÜTERBAHNHOF

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Fleischmann: IC-P-Wagen 5107, 5162, 5163, 5169 je 14,-. Roco: BR 290125-4 je 45,-, Roco: D. Lok BR 2310, 120,-. Trix 2L: V221137-3 75,-Tel. (02043) 72700

Märklin Spur I: E 91, braun, lim. Auflage, Mindestgebot 1500,- Euro, OVP, unbespielt. Fax: (09252) 357499

7 Roco-D-Zugwg., Originalpackg., 13 Güterwg. verschiedener Hersteller, teils Originalpackg., Ladegut, Preiser-Figuren. Näheres auf Anfrage: Peter Strache, Tel. (07031) 802210

Proxxon-Kreuztisch KT 70 mit Zubehör und Frästisch FT 300, sehr günstig an Selbstabholer abzugeben. Tel. (02325) 46147

www.cdt-werbedruck.de
Tel. 03 71/5 36 25 37
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet

Eisenbahnvideos: EK - Rio-Grande á 2,50 Euro; AK-TT-Leitung je Jahrgang 10,- Euro; Modelleisenbahner pro Jahrgang 8,- Euro sowie diverse Literatur - Bücher - Hefte von EK sowie EJ. Tel. (069) 35356350

Verkaufe LGB-32670, 2 x 2. Klasse + 1 x 1. Klasse, zusammen: 550,- Euro; 30660 Panoramawagen: 270,- Euro. Karl Scheidler, Pohlestr. 19, 12557 Berlin

Verk. Kiss Spur I BR 23 fabrikneu 1700,- Euro; Aster Fulgurex elektrisch DB 62 neu 3200,- Euro. Tel. (004161) 9011768 und Fax

Verkaufe H0-Modellbahn, viel Zubehör, Wert 3.800,- Euro zu 850,- Euro. Ideal für Anfänger. 34576 Homberg. Tel. (0160) 8411764

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT, Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

www.dampflokinbayern.de, ab sofort bieten wir alles über Modelleisenbahnen, insbes. H0 + N, immer Angebote auf Lager, wir nehmen auch gerne Ankäufe an. Tel. (033234) 22972 + dampflokinbayern@t-online.de oder (0171) 5361076 **G**

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren Z-N-TT-H0-S-0, Loks u. Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher, Hefte. Tausche auch. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

www.Modellbahn-Bechter.de, An-, Verkauf, Raritäten-Liste, Herrenbrünnchen 59, 54295 Trier, Tel. (0651) 39006 und Fax **G**

www.eisendo.de

H0-Gleichstrom, 140 Loks, 340 Wagen, Ro., Fl., Lili., Piko, Riva., Lima, Hamo, Gützold, Brawa, Egger, usw. Fl.-Messingweichen, 230 Fahrz. Bakelit/Blech aus DDR-Produktion. Tel. (030) 7431868

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug, div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Lebenswerk: 3 Platten, ca. 180 cm x 260 cm, 140 cm x 200 cm, 140 cm x 150 cm Modellbahnanlage Spur N, Fleischmann, Minitrix, Roco. Reichlich Zubehör an: Loks, Wagen, Gleisen, Weichen, Bahnhöfen, Häusern, Signalen, Gebirgen und Tunnel. Steuerung über 6 Trafos. Anlage muss selbst abgeholt werden. Raum NRW-Gelsenkirchen. Tel. (0209) 6049030 od. (0174) 6362743

Modellbahnplatte: 3,10 x 1,40; ca. 1 m hoch, 16 mm Tischlerspan, fertig beklebt mit Kork und Modellrasen, ohne jegliche Aufbauten, fester Unterbau. Tel. (0172) 5433342 Preis VS.

Wiking-Modellautos: Jahreseditionen Deutsche Post 1990 - 2003, komplett 350,- Euro. Claus Tiedemann, Tel. (040) 6932556

Verkaufe Märklin-Anlage, kompl., ca. 15 qm, Loks, Wagen, Häuser, Gleise, Weichen, Signale, 2 x ICE, Rheingold, u.v.m. Tel. (05522) 82772

www.shinohara-track.info

Direkt vom Hersteller- ins Haus geliefert



ARV- Vitrinen mit Paternostertechnik
Setzkästen,
Sammler Vitrinen,
Für kompl. Züge
In massiv Holz
Holz- Nachbild.
Alu- Glas
Sonderanfertigung



longline-Serie v.ca. 120- 440 cm

Nutzen Sie den Vorbestellvorteil von 10%Rabatt bis zum 23.9.2005 für Auslieferung ab 01.10.2005
PMT GmbH Accessoires 88085 Langenargen
Telefon : 07543/ 1640 Fax: /913123
www.pmt-shop.de

ARV Vitrinen Paternoster

www.MODELL-TRECKER.DE
Landwirtschaftliche H0-Modelle, Vorbildfotos und mehr

Bausätze aus Resin

Fertigmodell		
MTIC 87047	Mähdrescher E 512 mit Getreideschneidwerk	86,95
MTIC 87046	Traktor Fortschritt ZT 323	32,95
MTIC 87048	Traktor Belarus MTS 50	29,95
Frühjahrsneuheiten 2005 sofort lieferbar		
MTIC 87050	Anhänger HW 80.11 SHA 16	17,99
MTIC 87051	W50 LA SHA 16	19,99
MTIC 87053	Trommelmähwerk ZTR-160	9,99
MTIC 87054	moderner 6 Scharpflug	16,99

Händleranfragen erwünscht

WEITERE TOLLE ANGEBOTE UNTER: WWW.MODELL-TRECKER.DE
AM HOFACKER 2C, 67806 ROCKENHAUSEN,
TEL.: +49(0)160-98660400,
BESTELLFAX: 0371-3559241
INFO@MODELL-TRECKER.DE

Modellbahn-Koster GmbH
Bergstr. 5, D-36167 Nüsttal
Tel.: 0 66 84-13 71, Fax 0 66 84 - 5 96
bitte besuchen Sie unseren Online-Shop mit täglich wechselnden Angeboten
www.modellbahn-koster.de

MODELLBAHNWERKSTATT
KLEINSERIENERZEUGUNG - REPARATURSERVICE - DIGITALUMBAU
Elektrostatisches Begrasungsgerät 74,80 € • Modellbahnhauptuhr 102,70 €
Nebenuhr 86,90 € • Videowagen Analog 799,00 € • Digital 778,00 €
Wir führen: Fleischmann, Klein Modellbahn, Liliput, Märklin, Piko, Roco, Auhagen, Brekina, Busch, Faller, Kibri, Noch, Pola und vieles mehr
A-6336 Langkampfen Brückenweg 14, Tel. 0043-5332-87488, Fax-Dw. 4
E-Mail: info@en-electronic.at • www. modellbahnwerkstatt.com

Verkaufe Märklin-Jahrbuch 2005 in H0 9,- Euro und I 6,- Euro, auf CD (H0, I, Z) 7,- Euro, Schuber 2,- Euro, Schuber gratis beim Kauf vom Jahrbuch in H0 und I; Märklin H0 4744 Taschenwagen HUPAC mit Sattelanhänger „schöni Wynau/BE" 30,- Euro; H0 5-achs. Sattelzüge mit Werbung 5,- Euro, H0 5-achs. Sattelzüge mit Krombacher-Werbung (limitierter Sammel-LKW) 15,- Euro; Busch H0 Smart fortwo „Easy Software" (limitiert 2000 Stück) Nr. 1727 mit Sockel und Abdeckung 9,50 Euro; Busch H0 Smart fortwo „Intermodellbau 2004" 7,50 Euro; Märklin-Insider-Artikel: Poster Big Boy in durchsichtiger, schraubbarer Hülle 7,- Euro, Märklin-Insider-Tasche 20,- Euro; Acrylquader mit 3D-Wiedergabe der BR 05 und Schriftzug „märklin" mit Schlüsselanhänger 15,00 Euro; Märklin-Z-Rollmaterial: Museums- und Sonderwagen, Schienenzeppelin, 86661 Staubgutwagen „Club Kraftfutter, Mannheim" 23,90 Euro mit Mengenrabatt (alles neu), diverse Personen- und Güterwagen (gebraucht); alles neu und unbespielt, bzw. unbenutzt; Märklin-Z-Personen- und -Güterwagen (gebraucht); diverse Eisenbahnbücher, -Zeitschriften, -Zeitungen und -Prospekte; Prospekte „150 Jahre Niederländische Staatsbahnen (NS)", diverse Eisenbahnvideos; Tischständer (44 cm) mit Bilgenentölungsflagge 7,- Euro. Bitte Listen anfordern und Absender nicht vergessen! Alle Listen gegen 3 Briefmarken zu je 0,55 Euro. Ralf Schmitz, Böcklinstr. 27, 41069 Mönchengladbach

Märklin-Keyboard 6040, 80,- Euro, gebr., Tel. (030) 4554433

Roco H0: BR 118, Kat.-Nr. 4141C 50,- Euro; Shinohara-Weichen Code 70, St. 10,- Euro; Rocoline-Weichen, St. 10,- Euro; Brawa-Modellleuchte 5203 St. 5,- Euro; Sommerfeldt-Quertr. 180 5,- Euro. Tel. (040) 66997232

Schöne Fleischmann-N-Anlage auf Rollen, Staubschutz, 170 x 85, Höhe 75. 3 Stromkreise für individuellen Zugbetrieb, 3 Gleisovale und Rangierbereich. Viele detaillierte Alltagsthemen mit 250 Figuren und ca. 70 Fahrzeugen. Dazu 7 Loks, 20 Personen- und 20 Güterwagen, für sofortigen Spielbetrieb. Verkauf aus Platzmangel. Tel. (07721) 57496

LGB 40810 RhB-Güterwagen, blau, Cargo Domizil, 47810 RhB-Güterwagen, weiß, Zürich relax, je 60,- Euro 2 RhB-Autotransp. L = 60 cm für 3 PKW je 70,- Euro. Rudolf Lehmann, Tel. (08106) 7022

Vitrinen für alle Spurweiten, von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952 **G**

Weinert-Fertigmodelle; Umbau von Großserienmodellen; vorbildgetreuer Gleisbau NEM, NMRA, H0 pur ®. Thomas-Steffen Langner, Lämmleshalde 17, 70376 Stuttgart, Tel. (0711) 5496279 www.aw-cannstatt.de **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Große Gleichstrom-Modellbahnsammlung der Firmen Roco, Trix, Fleischmann, Piko, Liliput gesucht, bespielt oder neuwertig, zahle für vereinzelte Stücke bis zu 75 % vom Neupreis, gerne auch mit entsprechender Anlage. M.M.-Dortmund, Tel. (0231) 93493884

Tinplate-Eisenbahn oder Replika-Modelle, Spur I oder 0 oder auch größer, gebaut vor dem Krieg oder danach, gesucht, wie zum Beispiel Schweizer Krokodil, Stromliniendampflok oder Adler-Zug. Tel. (0351) 79799968

Suche Bemo + Roco: H0m- / H0e-Modelle oder ganze Anlagen / Sammlungen. Bitte nur neue / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 912450 o. (0172) 2020433

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking. Gerne Sammlungsauflösung; hole ab, zahle bar. Tel. (07308) 921889 ab 18 Uhr

Kaufe Modelleisenbahnen Spur H0 und größer, vorzugsweise größere Posten, auch Neuware. Barzahlung - schnell und unproblematisch. Tel. (0160) 97436535, Fax (06144) 4694445

Sächs. IIK, Bemo-Fertigmodell, Lok-Nr. 18 o. 19 z. kf. ges. Karl-Heinz Metzner, Fürstenstraße 156, 09130 Chemnitz

Suche Loks und Wagen, alle Spurweiten und Größen. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273 und Fax

Ankauf von Modelleisenbahnen und Modellautos. Gerne große Anlagen, Sammlungen in jeder finanziellen Größenordnung sowie Reste, Kleinanlagen, Einzelteile und Zubehör. Auch alt, defekt. Zahle gut und bar. Tel. (05544) 912031 o. (0172) 5632 614 **G**

Suche Rietze MB-Citaro-Bus H0 Dresdner Verkehrsbetriebe sowie PM-Modellbau Fleischer-Bus S5 H0. Frank Hartwig, Tel. (0351) 2039170

abo@modelleisenbahner.de

Fleischmann-Schwungmassenanker gesucht! Auch größere Stückzahlen. Tel. (02369) 1510

Suche LGB, Magnus und allgem. Spur II, Sammlung, Anlage, auch Einzelteile, bitte alles anbieten. Zahle gut und bar und hole ab. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel. (02774) 6032 und Fax

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

neu - neuwertig - gebraucht
Auszug aus Neuheiten Preisliste 2005

Roco:
41251 Digital Startset V 80 Ep III 225,43 €
62200 Dampflokomotive BR 64 Ep III 157,84 €
68200 Dampflokomotive BR 64 Ep III WS 201,45 €
Fleischmann:
4046 Tenderlok BR 76 DRG Ep II 180,42 €
4912 Personenzug DRG BR 86 grau 281,68 €
5397 Großraumwg f Getreide DRG Ep II 24,82 €
Noch:
60130 Grasmaster 118,50 €

Karl Rößner Modelleisenbahnen
Dr.-Josef-Otto-Kolb-Str.6
96145 Seßlach
Tel. 09569/188580
Fax 09569/188581
www.krs-modellbahnen.de

Lesen!



160 Seiten, 179 Bilder, davon 169 in Farbe
ISBN 3-613-71251-2 € 29,90

www.motorbuch-versand.de

Verkauf
Loks + Wagen H0

Märklin-Start v. 1960/2963 + D. Lok BR 23014/1960 zus. 150,-. Primex-Jubi 2760 65,- u. 2750 75,-. Stahlwerkzug Prim. 2704 75,-. Tel. (02043) 72700

52 Loks, 100 Wg. teilw. neu im OK. Mä., Trix, Fl., Pi., Ausstattung, Gleise, Kfz, Literatur, E-Teile, Mobile-Station, Express-Anlage uvm., keine Händler, 8900,- Euro. Tel. (09831) 882970

Piko: BR 03 Reko = 50,- Euro; Bahnpostwg. = DR Post = 15,- Euro; Fleischmann-Bahnpost = 22,- Euro; Flexgleis 1 m = 1,- Euro; Modellautos = Herpa / Wiking / Rietze = PKW á 2,- Euro / LKW á 3,50 Euro; Trafos 9,- - 19,- Euro; Bäume. Tel. (069) 35356350

Verkaufe H0-(Gleichstrom)- Modelleisenbahn DB Epoche III. 120 Loks, 450 Waggons, 600 H0-Automodelle und Zubehör. Einzeln oder alles zusammen. Tel. (00352) 326353

Biete Brawa 0652 (BR 15001), Zustand 1A, zum Tausch gegen 0650 oder 0654, gleicher Zustand. Tel. (0201) 8417649

GAHLER+RINGSTMEIER
Modellbahnsteuerung per Computer
Spur Z bis IIm
MpC-Classic (für Loks ohne Dekoder)
MpC-Digital (für Digitalsysteme)
Infos: 45657 Recklinghausen, Martinistr. 36
Tel. 02361 / 58 29 350, Fax: 58 29 352
www.gahler.de - mpc@ringstmeier.de



Klaus Graeber
Langerfelder Str. 129
42389 Wuppertal
Telefon (0202) 2741301
Telefax (0202) 2741303
Von der IHK Wuppertal/SG/RS
Öffentl. best. u. vereid.
Sachverständiger für gebrauchtes Spielzeug (Blechspielzeug aller Art, Automodelle, Dampfmaschinen, Eisenbahnen, Militaria)

Neu! Digital-Service-Decoder günstig! Einbauservice. www.digital-dekoder-shop.de Tel. (02330) 129265 **G**

Flm. 4098 BR 98 90,- Euro; RC 43380 BR 151 NR 75,- Euro; 43555 ÖBB 2045 orange 70,- Euro; 43418 BR215 o/b 50,- Euro; 3-Ltr.-WS RC 43954 E18 85,- Euro; 43992 E143 S-Bahn 85,- Euro; 69429 BR 232 Tla-Bau 110,- Euro. Tel. (0661) 3804611

Sehr gute H0e-Modelle Ep. IV, sächs. IVK-Reko aus TM-Lok vorbildger. gesupert u. vollst. lackiert. VIIK Neubau mit vielen zus. Teilen, je 520,- EUR. Böhm, Tel. (0162) 6908142

Verkaufe 150 Loks u. 100 Wagen verschiedener Fabrikate, nur kompl. Umgebaut auf Märklin-Gleichstrom. Standort Raum Köln. Tel. (02246) 7050

Verkaufe H0-Modellbahnsammlung von Flschm., Roco, Brawa, Piko. Neuwertig, unbespielt, in Originalkarton. Tel. (037437) 3066

Märklin: „Württemberg-Zug um 1859", dig. 440,- Euro; BR80DB Tenderlok 150,- Euro; Tenderlok T18 Württemberg, dig., Postwagen - Personenwagen - 3 x Sitzwagen 400,- Euro. Tel. (0151) 17067928, priv.

BR 4000 Big Boy Ins.-Club dig. und Vitrine mit Brücke, Schiene u. Landschaft 1000,- Euro; 3 Güterw. u. 1 Bremserwagen, passend dazu 350,- Euro; Schienenzepp. - der schnellste Reichsbahner 200,- Euro, Vit. Tel. (0151) 17067928

Rarität: „Capitole" der SNCF: Roco: BB 9200 (Set 43563) + Wagen (rot): 4 x Set 44080 + 4 x Set 44087, unbenutzt, Gesamtpreis: 490,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Modellbahnsammlung Pro 2



Das Programm zur Verwaltung von Lokomotiven, Wagen und Zubehör, geeignet für alle Hersteller und Spurweiten.
Preis 25,00 EUR
Infos, Demo und Bestellung unter
www.modellbahnsoftware.de

Stellwerk Kalthof
Ihr Modellbahn-Profi

LGB - ANGEBOTE:

29452 RhB-Schotterzug € 599,-
29300 StLB-Ellok-Set € 229,-
20520 ÖBB-Diesellok € 259,-
20970 Post Cargo-Sprinter € 195,-
22910 Feldbahn-Diesellok € 124,-
39250 RhB-Aussichtsw.-Set € 99,-
31660 BVZ-Panoramawag. € 209,-
32733 HSB-Cafe-Wagen € 95,-
33670 RhB-Personenwagen € 185,-
38670 RhB-Personenwagen € 185,-
40330 Ballenberg-Postwag. € 94,-
41090 RhB-Niederbordwag. € 39,-
41560 Gußstahl-Wagen € 49,-
41614 RhB-Schüttgutwagen € 47,-
43170 Feldbahnwagen 2 St. € 38,-
41220 STEIFF-Gw. 2 Bären € 119,-
25211 STEIFF-Stainz, blau € 229,-
(Alle Angebote solange der Vorrat reicht)

Stellwerk Kalthof Inhaber J. Kaiser e.K.
58640 Iserlohn-Kalthof Tel. 02371/94494-0
Leckingser Straße 200 Fax 02371/94494-9
Bitte Versandliste für € 2,75 in Briefmarken anfordern ! (Baugr. angeben)
Internet: www.stellwerk-kalthof.de
E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de
LGB-eXtra-Partner

SAMMLER-SERVICE
Sie klicken - wir schicken!
www.us-trains.com
sammler-service@gmx.de
Alle amerikanischen Modelleisenbahnen
85298 Scheyern, Bergstr. 7
☎ 0 84 41/22 44



Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit: *redaktion@modelleisenbahner.de*

und die Anzeigenabteilung mit: *anzeigen@modelleisenbahner.de*

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur



5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

________ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl

Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € ________ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € ________ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

01069 Dresden: • Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
01108 Dresden: • Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
01277 Dresden: • Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; • Modelltechnik Großbahnen, Inh. Lars Hempelt, Oehmestraße 16;
01307 Dresden: • Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
01326 Dresden: • Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; • Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
01445 Radebeul: • Modelleisenbahnen Grundkötter GmbH, Hauptstr. 22;
01468 Moritzburg: • Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
01471 Radeburg: • Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
01558 Großenhain: • Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
01594 Boritz: • Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
01662 Meißen: • Modell- u. Technik Meißen, Fleischergasse 8;
01773 Altenberg: • Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
01809 Heidenau: • Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
01844 Neustadt: • Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
01904 Neukirch: • Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
01936 Königsbrück: • Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
02708 Löbau: • Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
02730 Ebersbach: • Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
02763 Zittau: • Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; • Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
02826 Görlitz: • Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
02994 Bernsdorf: • Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
03048 Cottbus: • Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
04109 Leipzig: • Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
04159 Leipzig: • Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248;
04229 Leipzig: • Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; • Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
04277 Leipzig: • Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
04279 Leipzig: • LGB-Station Bermmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
04289 Leipzig: • Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
04299 Leipzig: • Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
04315 Leipzig: • Dirk Bertram, Eisenbahnstr. 46;
04736 Waldheim: • Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
06108 Halle/Saale: • Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
06110 Halle: • Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
06114 Halle/Saale: • Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
06128 Halle: • Hallischer Lokschuppen & Reparaturen, H. Großheim, Springerweg 33;
06217 Merseburg: • Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
06231 Bad Dürrenberg: • TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
06406 Bernburg: • Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
06484 Quedlinburg: • Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
06525 Sangerhausen: • Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
06528 Oberröblingen: • Spielwaren-Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
06547 Stollberg: • Der Modellbahnhof W. Gumiak & Partner GbR, Bahnhof 1;
06556 Artern: • Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34;
06618 Naumburg: • Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
06667 Weißenfels: • Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
06749 Bitterfeld: • Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
06774 Söllichau: • TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
07381 Pößneck: • Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
07607 Eisenberg: • Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
07937 Zeulenroda: • Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
07980 Berga/Elster: • Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
08107 Kirchberg: • Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
08223 Falkenstein: • Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
08262 Tannenbergsthal: • Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
08280 Aue: • C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
08289 Schneeberg: • Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
08297 Zwönitz: • Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
08468 Reichenbach: • Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219; • Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
08523 Plauen: • Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; • Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
09113 Chemnitz: • Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang: Bergstr. 4);
09127 Chemnitz: • Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
09212 Limbach-Oberfrohna: • Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
09326 Geringswalde: • Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
09350 Lichtenstein: • Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
09366 Stollberg: • Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
09419 Thum: • W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
09456 Annaberg-Buchholz: • Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
09496 Marienberg: • Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

10318 Berlin: • Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
10405 Berlin: • Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
10437 Berlin: • Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
10589 Berlin: • Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
10627 Berlin: • Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
10711 Berlin: • Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
10715 Berlin: • Lok-In, Modellbahn am Bundesplatz, Wexstr. 38
10717 Berlin: • Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; • Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
10719 Berlin: • Micha's Bahnhof, Modellbahnfundgrube, Nürnberger Str. 24 A; • Micha's Bahnhof, LOXX-Laden, Meinekestr. 22 - 24 EG; • Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
10967 Berlin: • Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
12105 Berlin: • Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; • Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
12109 Berlin: • Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
12157 Berlin: • Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
12163 Berlin: • Lokschuppen, Markelstr. 7;
12203 Berlin: • Bahnhof Lichterfelde, Hindenburgdamm 57;
12437 Berlin: • Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186;
12524 Berlin: • „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
12621 Berlin: • Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
13088 Berlin-Weißensee: • Modellbahn & Zubehör Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
13189 Berlin: • Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
13359 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str., Berlin/Wedding;
13581 Berlin: • Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
14057 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg;
14169 Berlin: • Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
14467 Potsdam: • Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
14469 Potsdam-Eiche: • Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
15344 Strausberg: • Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
15711 Königs Wusterhausen: • Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
15831 Mahlow: • WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6;
15907 Lübben: • Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
16225 Eberswalde: • Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
16303 Schwedt/Oder: • Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
16321 Bernau: • Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
17033 Neubrandenburg: • Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
17235 Neustrelitz: • Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
17291 Prenzlau: • Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
17309 Pasewalk: • Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
17438 Wolgast: • Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
17489 Greifswald: • Schildhauer-Modellbahn-Center, Joh.-Seb.-Bach-Str. 24;
18057 Rostock: • Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
19053 Schwerin: • Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; • Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
19243 Wittenburg: • Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
19322 Wittenberge: • Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

20095 Hamburg: • Züge und mehr, Altstädter Str. 17 (Fity);
20099 Hamburg: • Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
20255 Hamburg: • Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
20354 Hamburg: • Wede Fachhandlung/im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36;
22083 Hamburg: • Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
22087 Hamburg: • Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
22111 Hamburg: • Modellbahnen Engel, Inh. Wolfgang Engel, Washingtonallee 85;
22177 Hamburg: • Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
22299 Hamburg: • Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
22305 Hamburg: • Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B;
22880 Wedel: • Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
24103 Kiel: • Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
24223 Raisdorf: • Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
25348 Glückstadt: • Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
25524 Itzehoe: • Spielzeug John, Feldschmiede 23;
25746 Heide: • Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
25813 Husum: • Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
26789 Leer: • Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
28217 Bremen: • Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
28237 Bremen: • Roland Modellbahnstudio GmbH & Co., Gröpelinger Heerstr. 165;
28779 Bremen: • Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
28865 Lilienthal: • Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
29225 Celle: • Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

30159 Hannover Mitte: • Train & Play Modellbahnen, Spielwaren, Fr. Mauer, Breite Str. 7;
30161 Hannover: • Modelleisenbahnen Im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
31135 Hildesheim: • Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
31177 Harsum: • Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
31224 Peine: • City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
31582 Nienburg: • Emil Twele, Langestr. 53;
31655 Stadthagen: • Big Boy Modellbahnwelt, Klosterstr. 7;
32427 Minden: • Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
32839 Steinheim-Sandebeck: • Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
33098 Paderborn: • Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
33102 Paderborn: • Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
33332 Gütersloh: • Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
33602 Bielefeld: • Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
33613 Bielefeld: • Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
34117 Kassel: • Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
34123 Kassel: • Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153;
34134 Kassel: • Treffpunkt-Eisenbahn, Frankfurter Str. 261;
34414 Warburg: • Modelleisenbahnen-Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
35510 Butzbach: • Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
35708 Haiger: • Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
37176 Nörten-Hardenberg: • Adolf Scheer, Lange Str. 95;
37213 Witzenhausen: • Modellbahnhof Peter Pfaff, Walburger Str. 25;
37235 Hessisch Lichtenau: • Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
37308 Heilbad Heiligenstadt: • Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
37431 Bad Lauterberg: • H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92; • LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
37603 Holzminden: • Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
38100 Braunschweig: • Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
38104 Braunschweig: • Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
38124 Braunschweig: • Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders, Jenasteg 6;
38165 Essenrode: • Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
38820 Halberstadt: • Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
38855 Wernigerode: • Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
38889 Blankenburg: • Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42;

39104 Magdeburg: • Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
39108 Magdeburg: • Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
39218 Schönebeck: • Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
39343 Süplingen: • Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
39576 Stendal: • Küchenhaus Ehrig KG, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

40217 Düsseldorf: • Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
40625 Düsseldorf: • Modellbahn Breuer, Alter Markt 14 - 15;
40721 Hilden: • Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
40878 Ratingen: • Modellbahn-Auto-Laden, Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47;
41334 Nettetal - Kaldenkirchen: • Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
41460 Neuss: • Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
41836 Hückelhoven: • B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
42281 Wuppertal: • Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; • Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
42289 Wuppertal: • Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
42551 Velbert: • Modelleisenbahn & Computer Hans Ronstadt, Bahnhofstr. 24;
42697 Solingen: • Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
42699 Solingen: • Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
44141 Dortmund: • Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
44287 Dortmund: • Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
44787 Bochum: • Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; • Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dr.-Ruer-Platz 6;
45145 Essen: • Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
45279 Essen-Steele: • Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
45476 Mülheim/R.: • Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
45479 Mülheim: • Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
46238 Bottrop: • Technoshop, Horster Str. 262;
46483 Wesel: • Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
47051 Duisburg: • Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
47798 Krefeld: • Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
47829 Krefeld: • Modellbahnzentrum Uerdingen, Oberstr. 44;
48145 Münster: • WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
48153 Münster: • Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; • Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
49078 Osnabrück: • JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
49356 Diepholz: • Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
49808 Lingen/Wachendorf: • Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

50226 Frechen: • Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
50321 Brühl: • Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
50667 Köln: • SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
50939 Köln: • Modellbahn Ecke, Peter Flunkert, Luxemburger Str. 307;
51105 Köln: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
51107 Köln: • Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
51379 Leverkusen: • Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
51381 Leverkusen: • Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
51469 Bergisch Gladbach: • Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
51645 Gummersbach: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
52062 Aachen: • Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11 - 15;
52134 Herzogenrath: • Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5 - 7;
52372 Kreuzau: • Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
52441 Linnich: • Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
53111 Bonn: • Modellbahnstation Bonn, Römerstr. 23; • Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Kölnstr. 32 - 34;
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler: • Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51 - 52;
53859 Niederkassel: • Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
55130 Mainz: • Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
55568 Staudernheim: • Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2;
56070 Koblenz-Lützel: • Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 nähe alter Moselbrücke;
56564 Neuwied: • Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
57076 Siegen: • Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
57399 Benolpe: • Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
58135 Hagen-Haspe: • Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
58511 Lüdenscheid: • Gustav Diels Inh. Martin Knust, Werdohler Str. 5;
59065 Hamm: • Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
59269 Beckum: • Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; • Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
59394 Nordkirchen: • Spiele-Zug, Bergstr. 14;

PLZ-Gebiet 6

60311 Frankfurt: • Spielzeugkiste Häfner & Sawinski OHG, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
60431 Frankfurt: • PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
63619 Bad Orb: • Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
63654 Büdingen: • Modell + Technik Rainer Mäser, Berliner Str. 4;
63897 Miltenberg: • Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
64720 Michelstadt: • Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
65428 Rüsselsheim: • Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
65510 Idstein: • Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
67069 Ludwigshafen: • Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Gernotstr. 5;
67071 Ludwigshafen: • Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerstraße 3;
67112 Mutterstadt: • Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
67227 Frankenthal: • Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
67373 Dudenhofen: • Lesen und Schreiben Herrmann, Landauer Str. 6;
67655 Kaiserslautern: • DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Königstraße 20 - 22;
67806 Rockenhausen: • Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
68259 Mannheim: • Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
68309 Mannheim-Käfertal: • Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
68519 Viernheim: • HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
69214 Eppelheim: • Modellbahnen Schuhmann, Schützenstr. 22/Ecke Richard-Wagner-Str.;

PLZ-Gebiet 7

70173 Stuttgart: • Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
70176 Stuttgart: • Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
70178 Stuttgart: • Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
70329 Stuttgart: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
71032 Böblingen: • Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
71272 Renningen: • Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8; • HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21;
71334 Waiblingen-Beinstein: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
71672 Marbach: • Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
71732 Tamm: • Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schomdorfer Weg 17;
72127 Kusterdingen: • GK Modellbau, Weingartshalde 10;
73207 Plochingen: • Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
73630 Remshalden: • E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
73660 Urbach: • EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
73760 Ostfildern: • VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
74072 Heilbronn: • Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
74613 Öhringen: • Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
74747 Ravenstein: • Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
75172 Pforzheim: • Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
76133 Karlsruhe: • F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; • Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
76137 Karlsruhe: • Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
76185 Karlsruhe: • Spiel und Freizeit, Griesbachstr. 12;
76275 Ettlingen: • Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
76437 Rastatt: • BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
76646 Bruchsal-Untergrombach: • idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4 a;
76684 Östringen: • Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
78050 Villingen-Schwenningen: • Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
78462 Konstanz: • Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1 - 3;
78713 Schramberg: • Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
79098 Freiburg: • Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
79183 Waldkirch: • Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
79822 Titisee-Neustadt: • Jürgen Steiert Scheuerlenstr. 24;

PLZ-Gebiet 8

80634 München: • Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
80992 München: • Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
81667 München: • Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
82110 Germering: • Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
83352 Altenmarkt: • Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
84307 Eggenfelden: • Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
84375 Kirchdorf: • Toys + Tech J. Beikken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
85354 Freising: • Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
85368 Moosburg a.d. Isar: • Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
85599 Parsdorf: • Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
85764 Oberschleißheim: • Eisenbahnparadies Oberschleißheim, Am Fohlengarten 10 B;
88605 Messkirch: • O. Veeser, Inh. Oskar Häuptle, Hauptstr. 13;
88630 Pfullendorf: • Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
89231 Neu-Ulm: • Modellbahn Sindel GmbH & Co. KG, Borsigstr. 7 - 21;
89275 Thalfingen: • Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
89537 Giengen: • Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

90402 Nürnberg: • Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; • Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
90419 Nürnberg: • Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
90459 Nürnberg: • Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; • Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
90762 Fürth: • Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
91054 Erlangen: • Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; • Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
92729 Weiherhammer: • Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26;
94061 Waldkirchen: • Erwin Pollner, Marktplatz 10;
94315 Straubing: • Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K., Am Hagen 10;
95028 Hof/Saale: • Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
95615 Marktredwitz: • Modellbahn-Börse Hans Hofmann, Dammstr. 6;
96215 Lichtenfels: • Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
97437 Hassfurth: • Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
97842 Karbach: • Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
98527 Suhl: • Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
98530 Dillstädt: • Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrerweg 4 A;
98574 Schmalkalden: • Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
98617 Meiningen: • Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
99084 Erfurt: • Modellbahn & Zubehör, Steffi Ramsthaler, Fischersand 52;
99086 Erfurt: • bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
99310 Arnstadt: • Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39;
99423 Weimar: • Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
99510 Apolda: • Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
99610 Sömmerda: • Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
99752 Bleicherode: • Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
99867 Gotha: • In der City, Mönchelsstr. 23; • Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

7850 Edingen/Enghien: • Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

2860 Söborg: • Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

75009 Paris: • Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Doval;

China

Hong Kong: • Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

2283 VJ Rijswijk: • De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
4845 CE Wagenberg: • De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
5614 GB Eindhoven: • Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
7315 BB Apeldoorn: • Theo Wentink, Loseweg 39;
9466 PG Gasteren: • Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

1060 Wien: • Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
1070 Wien: • Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
4810 Gmunden: • Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
4563 Micheldorf: • Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

14222 Trangsund: • Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
21144 Malmö: • Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

2543 Lengnau: • Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
4051 Basel: • Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
4053 Basel: • Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
8037 Zürich: • Gubelmann Modellbau, Rotbuchstr. 73;

Tschechische Republik

11000 Praha: • Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
12000 Praha 2: • Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

H-1084 Budapest: • Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Liliput: Rarität: E94 (Nr. 119) Originalkarton: 100,- Euro; BR38 (10901): 90,- Euro; Ae4/7 (14750): 150,- Euro; H0e-Lok: ÖBB (71265): 70,- Euro; Set: Kühlwg. + LKW Küppers Kölsch: 20,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Fleischmann: 03.10 (4172) Stroml.-Verkl.: 150,- Euro; BR 98.8 (4098): 120,- Euro; BR 103 (4375): 130,- Euro; Tiefladew.: SSt. 34a (5299): 40,- Euro; Trix: BR Ep. 3/6 (522419) braun: 150,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Roco: BR E 60 (04129B) DRG: 130,- Euro; ET 491 (gläserner Tw.): 160,- Euro; BR 80 (4114A) DB: 80,- Euro; BR 80 (43209) DR: 80,- Euro; Re465 (43656) BLS: 150,- Euro; NS-BR 1000 (43615): 170,- Euro; FS - BR 345 (43445) 100,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Märklin: Set VW-AG (2663) Lok + 2 Auto-Transp.-Wg. 2L=: 180,- Euro; Set: 2 Erztrans.-Wg. SNCB (48447): 50,- Euro; Primex: S-Bahn ET275 (3017 / 4019), 4-teil., 2L= u. Woytnik-Zurüstt.: 230,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

BR 50 DR, Ep. IV und BR 50 ÜK, beide neu/ovp, Roco, analog, je 239,- Euro. Tel. (03473) 814610

Märklin: 46822 = 25,- Euro; 3357, 4085, 4086 / 87 / 88 / 89 / 90 = zus. 200,- Euro; 34251 = 150,- Euro; 37250 = 100,- Euro; 37569 = 500,- Euro; 3016 / 4018 = zus. 80,- Euro; 37475 = 150,- Euro; 47206 = 15,- Euro; 46522 = 20,- Euro; 4866 = 30,- Euro; 46074 = INS. 2002 = 30,- Euro; 4006 = 50,- Euro; 43982 = 100,- Euro; 46623 = 35,- Euro; 48667 = 50,- Euro; weit. Art. Liste v. Tel. (040) 400495

Verkaufe unbespielt aus Märklin-Startpackung 29857 Dampflok BR 18, digital, Spiesewagen für 160,- Euro + Porto. Wolfgang Emmerich, Gartenstr. 1, 69245 Bammental, Tel. (062 23) 5171

Märklin-Lok 3797 + Wagen 4897 neu, original verpackt, 200,- Euro. Tel. (06155) 64308

Modell-Loco H0e: BR994802 Komplett-Bausatz Rügenlok CNC-gefrästes Messingfahrwerk, Mashimamotor und Messingfeingussteile für 200,- Euro zu verkaufen. Tel. (0174) 90388360

US-Brass: PFM PRR K-4S 4-6-2; PFM-Crown N&W „J" 4-8-4; Key: N&W K-2a 4-8-2 Streamline; OMI: ACL R-1 4-8-4; Key: AT& SF „3751" 4-8-4-; NPP: DM&IR M-4 2-10-4; uvm. Tel. (089) 7604845

Piko: BR 81, 50, beide fahrbereit und komplett. Tel. (03473) 814610

BR 50 Roco, ladenneu zu verk. Tel. (03473) 814610

Roco H0: Württembergische 18-er digital Selectrix, Roco H0 V200, digital Selectrix. Tel. (07473) 271509 Mobil (0174) 9748654

Umfangreiches Angebot an Loks und Wagen H0 sowie Literatur. Liste kostenlos. SHMV-Versand, Abt. MI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 **G**

Modellbahnfundgrube: Dümmer See, neu, gebraucht, Reparatur-, Digitalservice. Große Gleichstromliste anfordern DIN A4 mit 1,44 Euro frankiert. Im Sack 76, 49448 Lemförde, OT Stemshorn, Tel. (05443) 2565 **G**

Privatbahn-MaK-Lok Regentalbahn und andere Bahnen. Info: I.S. Modellbau, Hagener Str. 290a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732) 86647 **G**

Rivarossi, Liliput, Lima, Jouef, Röwa, Hag, Brawa, Klein, Trix, amerikanisch usw. z.B.: Rivarossi: 03 Henschel-Wegmann-Zug DRG 259,-; 1357 BR 89 DRG 113,-; 1359 BR 77 DR 129,-; 1375 bayer. Mallet (BR 96) grün 185,-; 5208 Turbinenantriebslok FS 249,-; Trix: 22414 BR 92 DB Schnittst. 129,-; 22553 BR 111 DB beige/blau 99,-; 22560 ICE DBAG 3-teil. 239,- usw. „Rivarossi-Trix-Liste" nur gegen -,95 Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./ Fax (030) 8736356 oder www.zentral-station-berlin.de **G**

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Pico-Express: Fahrgestell ME 102 Wechselstrom. Fahrbereit. Winfried Gruschka, Weißenburgstr. 64, 96052 Bamberg, Tel. (0951) 36689

Suche: Piko Abteilwagen DR (53018) BR 204-Set (58106), Roco-Schüttgutwagen Rekord Brikett (46687), Rungenwagen (47194), Hruska BR 84 002. Michael Ries, Rubensweg 20, 39128 Magdeburg

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Suche H0-Sammlungen / -Anlagen, aller Hersteller. Bitte nur neue / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 912450 o. (0172) 2020433

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix, usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Mobil (0171) 7922061, Tel. (06106) 9700, Fax (06106) 16104 **G**

H0-Gleichstrom-Eisenbahnen v. Roco, Fleischm., Trix, Liliput, usw. gesucht! Angebote an: Anton Horneber, Reinschartenweg 17, 91056 Erlangen, Tel. (09131) 6879526 E-Mail: horant56@web.de

Suche H0-DC: Kato DR BR 175, Roco 63610 ÖBB E 1014, SBB: RAm 501 TEE, Re 6/6 rot, E-Loks Roxy, DRG E 02, E 06, E 50, E 62, E 79. Fax (02365) 2723, Burkhard Menzel, Stargard 38, 45770 Marl





Suche E-Lok Eurosprinter, ES 01, von Lima, WS, BR 127001, Farbgebung zyklamrot, silbergrau, schwarz. Burkert, Tel./Fax: (07161)506464

Suche Gehäuse: 2 x rot/silber für H0-Buco-Triebwagen SBB (Plastik); suche Fahrwerk Mä. BR 120 (3153); suche Fahrwerk BR E 104 Mä. (3049); suche nur Lok Mä. BR 383553; suche E-Lok-Gehäuse Mä. (3030) oder (P3187); suche 2 x Fahrwerk Mä. E18 (3024); suche Lokgehäuse Mä. (3041) oder (3158); suche nur Mittelteil Mä. E94276 (3022); suche 1 x Fahrwerk Mä.-E-Lok Serie 1600 (3326); suche Fahrwerk + Tenderfahrwerk Mä. BR03 (3085); suche nur Lok Mä. BR 038382-8 (Hobby 3099); suche Fahrwerk für Mä. Belg. Triebwagen (3426); suche Fahrwerk Liliput BR 78. Tel. (02203) 12666 AB

Suche von Roco 63231 BR 35 DR. Freundliche Angebote bitte an Tel. (07258) 7303 abends

Große Gleichstrom-Modellbahnsammlung der Firmen Roco, Trix, Fleischmann, Piko, Liliput gesucht, bespielt oder neuwertig, zahle für vereinzelte Stücke bis zu 75 % vom Neupreis, gerne auch mit entsprechender Anlage. M.M.-Dortmund, Tel. (0231) 93493884

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

Suche Roco-Lok BR 01, Katag-Nr. 69210. A. Herrmann, Tel. (02251) 558 26

Verkauf
Loks + Wagen TT

Berliner-TT-Bahn: 1 BR 211 = 25,- EUR, 2 BR 130 à 28,- EUR, 3 x BR 242/211 = 40,- EUR, 1 x BR 56 Faulhaber-Motor = FH 60,- EUR, 4 x BR 23/35 Faulh. + neue Radsätze á 70,- EUR, 1 x BR 180 à 55,- EUR, FH + Personenwg. Y + Revo. Tel. (069) 35356350

Verkaufe digitalisierte BR 243.8 DR in TT für 100,- Euro und Magnetartikeldecoder LS 150 für 5,- Euro Tel. (0178) 2336922

Verkaufe in Spur TT BR 56 in Fotoanstrich. Mindesangebot 120,- Euro. Angebote unter Tel. (0162) 8467211

Ankauf
Loks + Wagen TT

Suche Rokal, Berliner TT-Bahnen u.a., Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, auch reparaturbedürftig. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352

Suche BR 75.5 und 44.5 der Firma Kroner und BR 110 DB und BR 151 von Beckmann. Tel. (033232) 21756 E-Mail: Ju-Mi.Lehnigk@onlinehome.de

Verkauf
Loks + Wagen N & Z

Verk. Flm 7410 + 7808 Gläs. Zug h.-blau/silber + rot/bg. je 100,- Euro; MTR 12097 VT 858 rot/bg. 100, Euro; 12912 E36 105,- Euro; 13175 CIWL 3 x 13176 CIWL 2 x 13177 CIWL 1 x blau m. Licht. zus. 240,- Euro; 13165 1.-/2.-Kl. AB 3Ü Bay. 13166, 3. Kl. C Ü Bay. 1 x je 20,- Euro; 12036 BR 14 150,- Euro; Ibertr. V80 110,- Euro; Arn. 2278 BR 96 180,- Euro. Dieter Knebel, Tel. (030) 5336096

Schlosser: Doppelstockwagen = 55,- EUR. Roco: Schlafwagen + Beleuchtung = 12,- EUR. Weichen + Antrieb = Trix à 5,- EUR. Preiser = 1 Figur = 0,10 EUR, Bäume = 0,30 EUR. Kibri: Kohlekran + Bansen = 7,- EUR. Vollmer-Reiterstellwerk = 5,- EUR. 10 x PKW à 2,- EUR. 1 x Herpa = BVS = 7,- EUR. Handdrehbühne = 5,- EUR. Viessmann = Blinkschaltung = kompl. = 10,- EUR. Kibri = Arkadenbogen = 10,- EUR. Trafos = Fahrstrom + Zubehör 9,- - 15,- EUR. Tel. (069) 35356350

Spur N Arnold: Set 0322 5 Weiacher Kies SBB 4-achs. 95,-; 2210 BR 01 DB 119,-; 2212 BR 75 DB 79,-; 0224 T2 39,-; 2272 BR 78 DRG 99,-; 2281 BR 95 grün DRG 119,-; 2285 BR 74 DB 79,-; 2512 BR 41 DB 99,-; 2540 BR 18 DB 119,-; 2008 V100 DB 79,-; 2013 BR 212 DB neurot 79,-; 2015 BR 265 DB rot 89,-; 2055 V45 DB rot 49,-; 2066 Köf DR 69,-; usw.!! Alles neuwertig! Spur-N-Liste neuwertig + gebraucht nur gegen 0,95 Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 oder: www.zentral-station-berlin.de **G**

Arnold: E 1617, Nr. 2449, Roco: 2 Gw., Nr. 25030, 25093, Fleischmann: 6 elektr. Weichen und Gleismaterial, 9125-20, 9120-20x, 9100-30x, 9101-10x, NW. für 125,- Euro zu verkaufen. Pemsel, 99438 Legefeld Tel. (0160) 93861328 ab 18 Uhr

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche BR 10 (2531) von Arnold sowie Henschel-Wegmann-Zug, auch ohne Lok. Michael Nickel, Neuffenstr. 7, 71696 Möglingen

Kaufe N + Z in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Mobil (0171) 7922061, Tel. (06106) 9700 Fax (06106) 16104 **G**

Suche Modelleisenbahn Spur N. Loks, Wagen, Gleise, Zubehör. Tel. (0681) 700226. Auch größere Anlage oder Bierwag. **G**

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Spur I Märklin Maxi: S 3/6 feingesupert, 2 x Bay. Länderbahn, grün 850,-, blau Einmalserie 950,-, DB-Ausf. schwarz, ungesupert 780,-. Alle Digit. + Sound, Top Zustand. Tel. (06181) 690354

Verkaufe 2 Schuhkartons voll Ersatzteile und Schrott in H0 u. TT. Viele Lokgehäuse und Fahrwerksteile, alte Kupplungen uvm. vor 1989. Tel. (0340) 2212182 o. (0178) 7359066

Verk. Märklin I: Div. Güterwagen Ep. I + II, z.T. auch III. Märklin-Maxi: Div. Western-Dampfloks. Alle Modelle neuwertig im OKT, ungefahren + nicht bespielt. Liste anfordern. Ggf. weitere Modelle a. Anfrage verfügbar. Wagen tlw. mit Bremsgestänge. Trenne mich nur ungern von meinen Schätzen, erwarte faire Gebote. Tel. (04128) 942000 abends

BR E44 ohne Vorbau Piko H0 80,- Euro; BR M41 Fuggerth Ungarn 80,- Euro, BR V320 Rivarossi 80,- Euro; BR V240 Tillig 100,- Euro; Spreewald BR 99 Tillig 80,- Euro; BR 107 Tillig 80,- Euro Tel. (0521) 333570

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

Suche Eisenbahnen der Fa. Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + schnelle und seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

Lima: V188 „Walli" gesucht. Tel. (02335) 680912

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

H0 - 50 % unter Listenpr. Kl. Posten H0 - Viessm.-Oberltg. + Masten, kl. Posten Rocoline, Fl.-Wg. 5075, Roco-Rungenw. m. LKW, Faller-Überg. 120173, Kibri 8110 Figuren. Jürgen Lemke, Tel. (030) 4121616

Digital-Zubehör von Märklin in OK und Anleitung. Modellbau „H0" von Faller, Vollmer, Pola. Liste auf Anfrage. Patrick Engels, Finkenweg 2, 88138 Weissensberg, Tel. (08389) 984526 Handy (0151)14059629

Digitalsteuerung von Roco mit Lokmaus 2 + 3, Lokdecoder + Gleisanschlusskabel + Handbuch + Sonderheft. Alles neu, für 100,- EUR zu verkaufen. Reinigungswagen + 1 Decoder von Lenz, ohne Stecker, als Zugabe. Tel. (09562) 8982 oder remaco@oleco.net

Verkaufe Modellautosammlung 1:87, 75 x Espewe, Haufe, Herr, Permot, 70 x Opelmodelle aller Hersteller ca. 80 x Epoche-II-Modelle, auch einzeln. Tel. (0340) 2212182 o. (0178) 7359066

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Fleischm.-Drehscheibe 6652 + E. Sets 6653 + 6654; 3-Weg-Weichen 6158; Profi-Gleis; Trix-EMS-Trafo Duo / 800 65510 + 65502. Relais 66597 Sch. 66591, Trafos Titan 808M, 809 M, 810, 108M. Tel. (0033) 388818543

Suche 1 - 2 St. Mä.-Digit.-Switchboard 6041. Walter Ficinus, Vorheimer Weg 42, 59227 Ahlen, Tel. (02382) 4634 und Fax

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

12 N-Bahn-Module, ausbaufähig, preisgünstig (VHB) abzugeben. Für Rückfragen: Viktor Epp, Tel. (0621) 871739

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Modelleisenbahn Spur N. Loks, Wagen, Gleise, Zubehör. Tel. (0681) 700226. Auch größere Anlage oder Bierwag. **G**

ANKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Roco-Minitanks u. Roskopf-Militärmodelle (RMM) unbemalt zu kaufen gesucht - auch größere Posten. Tel. (07662) 935772 (abends)

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

www.bahnenwelt.de Shop für Modellbahn- und Eisenbahnliteratur, DVD, CD, Software und Add-On für den MS-Train-Simulator **G**

Verkaufe Modelleisenbahner 1962 - 1992, ohne 64, 65, 66, gesamt 302 Hefte, wenige fehlen. Bitte nur komplett u. Selbstabholung. VB 75,- Euro. Jenner Klaus, 16515 Oranienburg Tel. (03301) 54092

ME 11/69, 1/77, 7/80, v. 82 - 89 kom. 1,- EUR/H. Reisen m. d. Dampfbahn, Reisen m. d. Schmalspurb., Eisenbahnjahrbuch 83, Kleine Eisenbahn ganz groß 1964, Dampflokarchiv 4 BR 97 - 99 v. Alba-Verl. Eichstätter Schmalspurbahn, Miba-Report 6, Modellbahn-Lexikon v. Transpress 1992 zu verk. Tel. (0340) 2212182 o. (0178)7359066

Verkaufe Buch über 4 Kleinbahnen im Harzvorland; Geschichte, Betriebsmaschinendienst, Bahnstationen, Gleispläne, usw.; ideale Vorbilder für Modellanlagen; für 26,- Euro + Versand. Buchvertrieb Wolfgang Wedekind, Damaschke-Prom. 6, 39418 Staßfurt Tel. (03925) 382903 und Fax **G**

Modelleisenbahner v. 1993 - 2000, pro Jahrg. 20,- Euro und v. 1982 bis 1987 je als Buch gebunden, pro Jahrg. 25,- Euro; Eisenbahn-Jahrbücher v. 1975 - 1984 Stück 20,- Euro. Tel. (030) 4442888

Miba Jg. 1990 20,- Euro; Miba Spezial pro Heft 8,- Euro; Miba-Hefte 50er- und 60er-Jahre pro H. 2,- Euro; Märklin-, Trix-, Liliput-, Piko-, BTTB-, Faller-, Brawa-, Busch-, Kibri-, Vollmer-Kataloge. Tel. (040) 66997232

Kostenlos ME-Jahrg. 76-99 komplett u. Einzelhefte „Signal" nur geschl. an Selbstabholer nach tel. Rückspr. abzugeben. Hagen Wieser, Wasserturmstr. 39, 06406 Bernburg, Tel. (03471) 621431

Bücher: 100 Jahre Elektrische Eisenbahnen; Th. Düring Deutsche Schnellzugdampfloks, Bd. 1 u. 2; USA Texas & Pacific; Under Pennsy Wires; Western Trains; uvm. Tel. (089) 7604845

116 Modelleisenbahner 1995 - 2004; 7 Hefte Spezial 50,- Euro. Tel. (024 64) 7393

neu: www.bahn-buch-und-video.de **G**

Kennen Sie schon unser umfangreiches Literaturangebot? Liste kostenlos. SHMV-Versand, Abt. LI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266 655 **G**

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 302 456 **G**

Literatur, Videos & DVDs zum Schienenverkehr & zur Modellbahn - innerhalb Deutschlands versandkostenfrei. Fordern Sie den kostenlosen Newsletter an. HENNIG SIB, Tel. (0341) 9128648 www.bahnundbuch.de **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

MEB-Verlag sucht für die redaktionelle Arbeit: Zugbildungspläne/Reihungspläne ZpAR, ZpBR, ZpCR der DB AG, DB, DR, DRG. MEB-Verlag, Redaktion, Tel. (07524) 970524, E-Mail: frickel@modelleisenbahnder.de **G**

Suche: Die DB vor 25 Jahren - 1959 (Eisenbahnkurier), Moderne Eisenb. 2/63, 4/63, 6/63 und 26/67. Michael Mäke, Wildstr. 48, 41239 Mönchengladbach, Tel. (02166) 340095

Suche das Transpress-Buch „Spur und weite Strecken" von Josef O. Slezak (1963). Brezinski. Tel. (06421) 37595

VERKAUF
Fotos + Dias

Achtung Fotofans! Kompl. Fotolabor abzugeben; Leitz Focomat W35; 6 x 9 Veigel; Schaltuhren, Wannen, Halter, Tisch, Filmdosen, Leuchten, komplett für 1200,- Euro. Tel. (0202) 464270

Biete Poster DDR in Farbe Dampflok 411299, 43001, 583047, 78009, 94249, 244131, E-Lok, Größe A2, alle zusammen 5,- Euro. Tel. (03493) 22498

Verk. Fotos / Dias der BR 29, 232, 233, 362, 363, 333, 52, 312, 219, 180, 185, 145, 143, 346, 345, 50, 155, 120, 114, 152, 64 und Privat. Nur geg. frankierten Rückumschlag. René Guther, An den Eichen 7b, 14513 Teltow

Winterdampf am Jingpeng-Paß bei bestem Wetter auf DVD, 98 min., 14,- Euro. Tel. (0173) 1582648 E-Mail: holger.der.liebe@t-online.de

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche Dias, Fotos, Videos von Trafotransporten Saalfeld - Remptendorf im März u. April 2005. Thomas Ehrhardt, Hermannsdorfer Weg 11, 09487 Schlettau, Tel. (03733) 58383

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe.
Chiffre M-8/38921

URLAUB

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung 2 - 3 Pers, 4 - 6 Pers, 5 - 7 Pers.; Zimmer mit WC u. Dusche, TV - Radio, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend, Braunlager Str. 10, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de - de Harz Hotel Füllgrabe **G**

Bahnfreude im 3-Ländereck D/CZ/PL mit 4 Bahngesellsch. / Schmalspurb. Gemütl. FeWo für 2 Pers., Aufbettung mögl., 4 Räume, DU/WC, PKW-Stellpl., April - Okt. pro Tag 26,- Euro, 02779 Großschönau/Sa. Oberlausitz, Tel. (0162) 6517933 ab 18 Uhr **G**

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab 17,50 Euro; Speisen von 3,60 bis 6,00 Euro. Preßnitztalbahn Steinbach-Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel. (037364) 8273, www.hirtstein.de/erbgericht **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Fichtelgebirge u. Frankenwald, Dampflokmuseum Neuenmarkt, komf. Fewo 3 Pers., 25,- Euro/Tag. Tel. (09255) 674 G

Erzgeb.-Dresden: Kleinbahnstr. Freital - Kipsdorf, z. T. nach dem Hochwasser wieder aufgebaut, Fewo, Fe.-Haus ruh., ländl. Ortsrandlage m. v. Kleintieren. Bitte HP anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de G

Brockenbahn-Angebot im Harz: 5 x Ü/F, So. - Fr., außer Feiertage, 1 x Fahrt mit Dampfzug z. Brocken, 1 x Transfer zur Selketalbahn: p.P. 159,- Euro. Tel. (039455) 218 www.ferienwohnungen-schierke.de G

Fichtelgebirge Fewo. 2 - 4 Pers. ab 29,- EUR. Ruhige Lage, 10 km zum Dampflokmuseum Neuenmarkt. Ferienhof Feulner, Obertennersreuth 24, 95236 Stammbach, Tel. (09256) 349 G

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl - Oberwiesenthal. Komf. Fewo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand. Max. 3 Pers., Fewo pro Nacht 35,- Euro. 3 Gehmin. bis Bhf. Tel. (037342) 16980 G

Dies + Das

Wer baut professionell Märklin-E-Lok auf Gleichstrom um (2 Stück)? Tel. (0751) 64342

Achtung! Bemale Ihre Figuren in Einfach- oder Feinbemalung zu fairen Preisen. Bei Bedarf auch Montage von Figuren möglich. Tel. (035841) 35597 G

Diverse Feldbahnfahrzeuge Spurweite 600 mm zu verkaufen. Tel. (036965) 64266

Suche Gleispläne von Bahnhöfen der deutschen Reichsbahn aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten, die heute in Polen liegen. Speziell solche aus polnischer Zeit. Tel. (03322) 279411 E-Mail: d.pfannschmidt@gmx.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahnfreunde treffen sich in Stuttgart und München beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minirex, Terthel, Radke, Reiju, Schäfer-Verlag und Schweers + Wall + Kristandt. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Gegen Unkostenerstattung 2,80 EUR. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Museumsbahn sucht DR-Schaffner-Taschen, rotes Mützenband von Rangierer, bzw. Arbeitszugführer-Schirmmütze. Tel. (0171) 2831773

Hallo Modelleisenbahner! Hobby- und Modellbauer Udo baut für Sie: Kunststoffbausätze in allen Größen von Z, N, H0 und G. Preis pro Bausatz ab ca. 7,50 Euro, je nach Größe der Bausätze bis ca. 45,- Euro plus Versand- und Verpackungskosten. Für einen kleinen Aufpreis werden auch die Bausätze von mir gealtert. Haben Sie auch einen speziellen Wunsch, z.B. eine schöne Brücke aus Holz? Ich baue Ihnen alles, von einer Traumvilla bis hin zu Viadukten oder Brücken und das in jedem Maßstab, preiswert und fachgerecht. Weitere Auskünfte werden telefonisch oder schriftlich von mir beantwortet. Info: Udo Piroth, Ringstr. 43 - 45, 56191 Weitersburg, Tel. (02622) 887177 G

Gleispläne (Kopie nach Original). Nahezu jeder deutsche Bahnhof. - Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4,- Euro in Briefmarken oder www.gleisplaene.de. Gernot Lüdemann, Hinterfeldstr. 26 B, 21745 Hemmoor G

Fachmann schärft Ihre Bastelwerkzeuge sowie alle Schneidwerkzeuge aus Haushalt und Gewerbe. Tel.: (0162) 9736626 G

Börsen + Auktionen

07.08.05 Börse in 04442 Zwenkau „Waldesgrün“, Talgasse 11 (Anf. ü. Sportplatz) von 9 - 13 Uhr. Info: Tel. (0341) 4798428 Mobil (0172) 3412573 G

Zwickauer Modellbahn-, Auto- und Spielzeugtauschmarkt am 28. August 2005, 9 - 13 Uhr, „Haus der Modellbahn“, Crimmitschauer Str. 16, 08056 Zwickau. Tischbestellungen bitte per E-Mail: Modellbahnclub.Zwickau@gmx.de oder telefonisch Tel. (0375) 215066 G

Lebt denn die alte Stahlbrücke noch?

Auf Modellbahnen stellen Brücken ein beliebtes Detail dar. Dass einfache Vollwandträger-Brücken reizvoll sein können, findet der Zubehör-Hersteller Auhagen.

„Ja, sie lebt noch..." würden wohl „De Randfichten" jubeln, und es stimmt sogar! Gemeint ist hier eine Vollwandträger-Eisenbahnbrücke über die B 171 in einer der romantischsten Ecken des Erzgebirges. Die Strecke von Marienberg nach Pockau-Lengefeld ist zwar durch Hochwasserschäden unterbrochen (es fehlen etwa 30 Meter Bahndamm), aber die stählerne Vollwandträger-Brücke über den Hüttengrund in unmittelbarer Nähe der Produktionsstätte der Modellbaufirma Auhagen steht noch. Und nun ist ihr von

Der betagte Piko-Triebwagen rumpelt über die Blechträgerbrücke. Die links an der Brücke erkennbare Verlängerung ist dem schrägen Einbau des Vollwandträger-Bauwerks geschuldet.

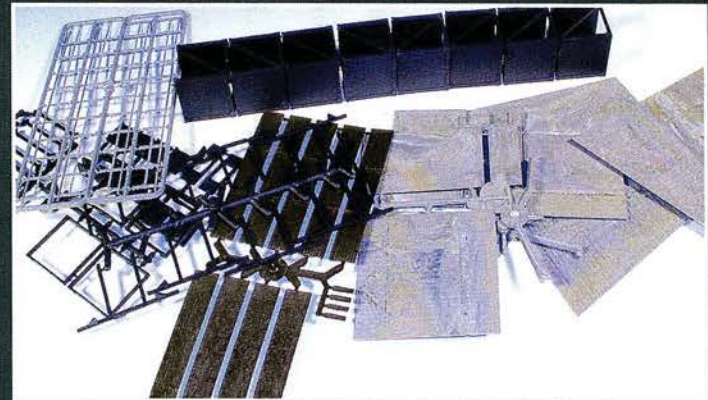


Auhagen in H0 ein Denkmal errichtet worden.

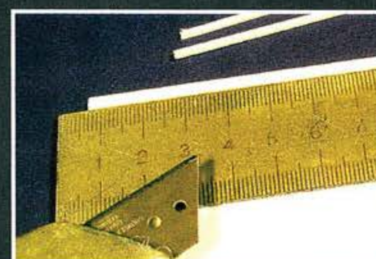
Spätestens ab dem Beginn des 19. Jahrhundert gab es mit der industriellen Verhüttung des Eisenerzes die Möglichkeit, dieses Metall auch für den Brückenbau zu verwenden. Da jedoch ein Schmieden und Walzen noch nicht möglich war, wurden die Brückenfelder gegossen und segmentförmig zusammengesetzt. Mit dem Frischen des Roheisens zu Stahl wurde das Walzen von einfachen Profilen und Blechen möglich. So entstanden bereits 1850 die ersten stählernen Balkenbrücken für den Straßenverkehr. Die ersten Eisenbahnen in Deutschland trauten den neuen Konstruktionen zunächst nicht und bauten ihre Tal- und Strombrücken nach wie vor aus Stein (Gölzschtal) oder Holz (Elbe bei Riesa). Doch die Vorteile der Stahlkonstruktionen waren unübersehbar. Dazu gehörten die große Elastizität, die Homogenität des Materials und die Möglichkeit, große Stützweiten zu überbrücken. Da jedoch zunächst keine aufwendigen Profile wie T- und Doppel-T gewalzt werden konnten, schuf man sich diese Konstruktionen aus den vorhandenen Erzeugnissen: Ebene Bleche und Winkelprofile. Bis zu zwei Meter hoch konnten solche Brückenträger sein: Ein gewalztes Blech als Steg und zwei schmalere Blechstreifen oben und unten als Flansche. Die Verbindung erfolgte mit Winkeln und Nieten. Natürlich mussten solche hohen und schmalen Konstruktionen gegen Ausbeulen gesichert werden. Dazu wurden Winkel oder Doppelwinkel senkrecht über die Stegbleche genietet und somit beulsichere und stabilere kleinere Felder geschaffen. Auch das Aufnieten von Blechen auf die Kopf- und Fußflansche trug zur weiteren Stabilisierung des Tragwerkes bei.

Eine solche Stahlträgerkonstruktion ist das Vorbild für den Brücken-Bausatz von Auhagen. Ist auch die Systemhöhe des Vorbildes mit 2,60 Metern an der oberen Grenze angelangt, macht das ganze einen ausgewogenen Eindruck. Doch kürzer als die angebotenen 20,88 Meter Vorbildlänge sollte man das Modell nicht bauen. Eine Verlängerung um ein oder mehrere Felder ist da schon eher möglich. Die Modellkonstruktion ist nämlich nach dem vom Hersteller bekannten Stako-System in Felder eingeteilt: Neun Felder aus Polystyrol mit den Abmessungen 30 x 30 x 30 mm werden laut Bauanleitung zusammengeklebt. Dabei bilden die Beulsteifen jeweils die Nahtstellen dieser Reihe. Eine kluge Lösung, denn so bleiben kleine Unkorrektheiten beim Zusammenbau an den Stößen unentdeckt.

Bevor ich jedoch die Segmente aneinandergefügt habe, wurden sie der Modelltreue wegen noch etwas ergänzt. Wie aus der Zeichnung ersichtlich ist, müssen zwischen den Trägern Queraussteifungen angebracht werden, um die Stabilität des Tragwerks zu gewährleisten. Dasselbe trifft für die obere und untere Ebene der Brückenkonstruktion zu. Schlinger-, Brems- und Windverband nennt man sie hier. Beim Vorbild bestehen sie aus Winkelprofilen, die an den Anschluss- und Kreuzungspunkten mit Knotenblechen (genietet) verbunden werden. Der Einfachheit wegen, und weil Teile dieser Verbände bereits beim Modell als Vierkantleisten vorhanden sind, habe ich sie durch Polystyrolstreifen (1,5 x 1 mm) ergänzt. Da die Querverbände sehr genau passen müssen, habe ich mir dazu eine Lehre angefertigt. Nach der Farbgrundierung der neuen Einbauteile wurden die Felder an einer Richtleiste zusammengeklebt. So vermeidet man eine Bogenfahrt des Überbaus, und wenn sie auch nur unmerklich ist. Zum Schluss muss auch noch der Doppel-T-Charakter der Träger hervorgehoben werden: →



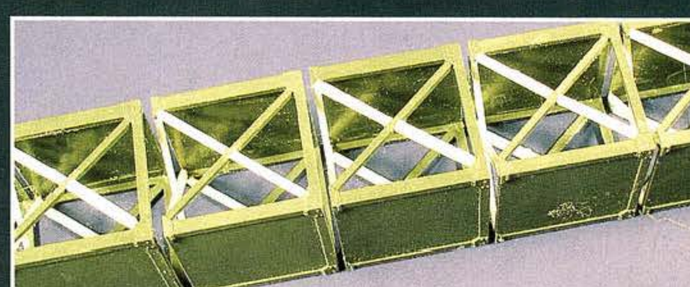
1 Zunächst überprüft man den Inhalt der Schachtel auf Vollständigkeit. Hier ist diese Kontrolle überschaubar.



2 Der Verbesserung dienen zusätzliche Aussteifungen und Verbände aus Plastikstreifen mit dem Querschnitt 1,5 x 1 mm. Da keine Evergreen-Profile zur Hand waren, habe ich sie selbst aus 1 mm dicken Polystyrol-Platten geschnitten.



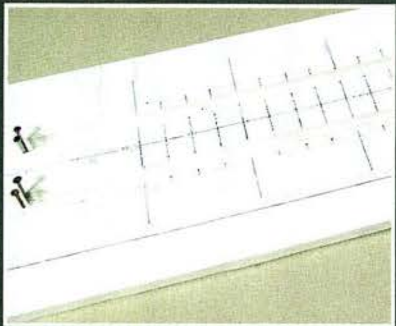
3 Immerhin neun Queraussteifungen müssen in die Brückensegmente eingefügt werden. Da lohnt sich die Anfertigung einer einfachen Klebevorrichtung.



4 Geschafft! Mit den erweiterten Verbänden machen die Brückensegmente sogleich einen viel filigraneren und natürlich auch vorbildgetreueren Eindruck. Da das Bauwerk schräg zum Einbau kommt, werden die Hauptträger wechselseitig um 9 mm verlängert.



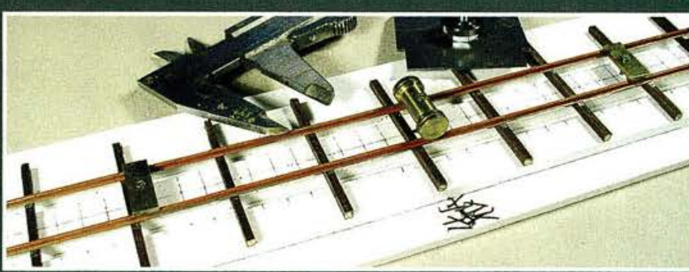
5 Die Stegbleche der Randfelder (einschließlich der Verlängerungen) sollten mit Aussteifungs-Diagonalen versehen werden.



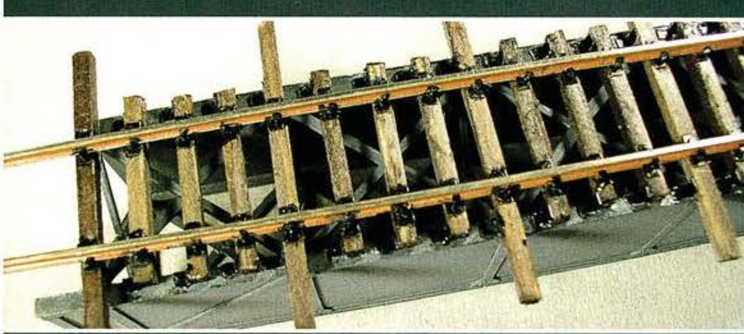
6 Für die Selbstbau-Fahrbahn fertige ich mir eine Lehre an. Auf ihr sind die Lage der normal langen und der verlängerten Schwellen gekennzeichnet. Die Rinnen unter den Schienen ermöglichen das Eindrücken der Schienennägel, ohne die Lehre zu beschädigen.



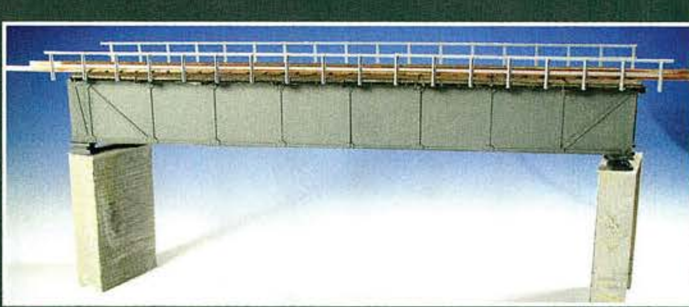
7 Die Schwellen wurden zugeschnitten, gebeizt und zum Aufkleben der Unterlagsplättchen auf doppelseitiges Klebeband (gelb) geheftet. Nach Abkleben der Schwellenreihe sind die Klebestellen der U-Plättchen gut erkennbar.



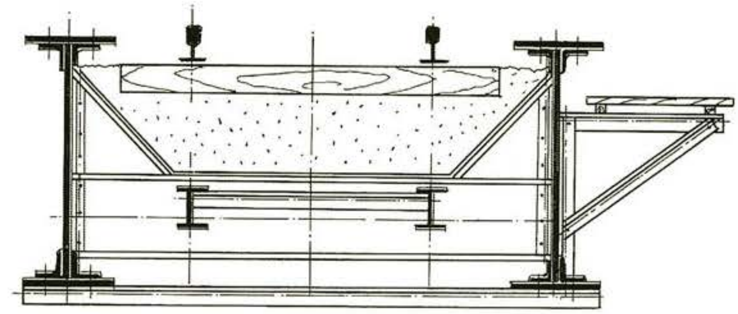
8 Wir beginnen mit dem Auslegen der langen Schwellen. Da die Fahrschienen mit Spurlehren festgeklemmt werden, besteht immer noch die Möglichkeit, die Schwellen nachzurichten, bevor sie festgenagelt werden.

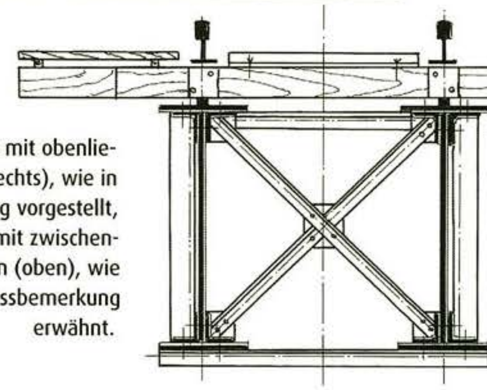


9 Mit dem Aufkleben der Schwellenwinkel-Imitationen ist die Fertigung des Brückenüberbaus fast abgeschlossen.



10 Die Auflagerbank und das Kammermauerwerk wurden nach Bauanleitung montiert. An das Kammermauerwerk schließen später die weit ausladenden Flügelmauern an. Auch die Schutzschienen werden vorbildgetreu verlegt.





Zwei vorbildgetreue Möglichkeiten der Erweiterung des Bausatzes: Als Deckbrücke mit obenliegender Fahrbahn (rechts), wie in der Baubeschreibung vorgestellt, oder als Trogbrücke mit zwischenliegender Fahrbahn (oben), wie in der Schlussbemerkung erwähnt.

Je ein Kunststoffstreifen von 3,5 mm Breite und 0,3 mm Dicke wird durchgehend als Ober- und Untergurt aufgeklebt.

Der Oberbau auf der Modellbrücke, die in diesem Fall als Brücke mit obenliegender Fahrbahn konzipiert wurde, sollte in jedem Fall schotterlos sein. Märklins C-Gleis oder Roco-Line-Gleis mit Schotterbett verbieten sich hier also ganz von selbst. Man sollte dem Vorbild etwas näher kommen und Brückenbalken aus Pappelholz schneiden. 160 x 180 mm sind diese beim Vorbild (Modell 3 x 3,5 mm), und sie werden hochkant verlegt. Als Schienenbefestigung wählte ich die Nagel-Methode von Hobby-Ecke Schuhmacher und als Schienen Code-83-Profile von Tillig.

Da das Modell beidseitig mit einem Gehsteig ausgerüstet ist, habe ich jede vierte Schwelle auf 60 mm verlängert und so eine Auflage für die Gehsteigelemente aus dem Bausatz geschaffen. Ganz korrekt ist das aber nicht. Beim Vorbild werden die auskragenden Balken an die Regelschwellen angesetzt und mit diesen verschraubt, denn wer verlegt schon 5,5 Meter lange Balken für einen Gehsteig?! Auch die Schwellenbefestigung auf den Träger-Obergurten ist beim Vorbild etwas diffiziler: Die Schwellen werden über winkelförmige Balkenschuhe aus Stahl so auf zwei Zentrierleisten auf den Obergurten der Träger befestigt, dass sie sich durchbiegen können. Ich habe auf die Zentrierleisten (im Modell 0,2 x 0,2 mm) verzichtet und die Balken mit Winkeln (2,0 x 2,0 x 0,1 mm) auf den Obergurten befestigt.

Und weil der Einsatz des Brückenmodells auf die Epoche III ausgelegt ist, wurde hinter dem beweglichen Brückenlager für jeden Schienenstrang eine Schienenauszugsvorrichtung nachgebildet, die beim Vorbild die Längenänderungen der Fahrbahn kompensiert. Zwischen den Fahrschienen

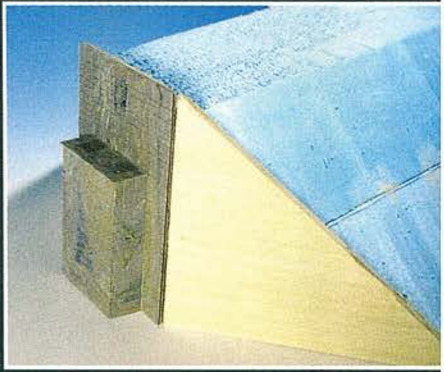
Schutzschienen gehören ebenfalls auf die Brücke

wurden Schutzschienen verlegt. Solche Schutzschienenvorrichtungen sind beim modernen Bahnbau aus der Mode gekommen. In der vorgestellten Epoche waren sie jedoch auf Brücken unumgänglich. Und nicht nur da: Die Oberbau-Vorschrift (OBV) schreibt solche Gleiskonstruktionen auch in der Nähe von Tragwerkskonstruktionen (Stützen) und dicht am Gleis liegenden Bauwerken vor. Diese Vorrichtung besteht aus zwei Schienen, die im Gleisinneren mit einem Abstand von 190 mm zu den Fahrschienen angebracht sind. Entgleist

nun ein Fahrzeug auf der Brücke wird das entgleiste Rad in dieser Lücke weitergeführt und ein Absturz des Fahrzeugs verhindert. Etwa fünf Schwellen hinter den Brückenenden werden die Schutzschienen in der Gleismitte zusammengeführt und die Stirnflächen mit einer Auflauframpe (meistens aus Holz) geschützt. So vermeidet man das Verhakeln liederlich herunterhängender Kupplungen mit den Schutzschienen, was schwere Schäden nach sich ziehen würde. Im Modellmaßstab sieht die Konstruktion fast so echt aus wie beim Vorbild.

Noch eine Abweichung von der Modellanleitung habe ich mir erlaubt: Auf der Anlage sollte die Brücke eine Straße, die im Bogen liegt, im Winkel von 54 Grad schräg überspannen. Dabei wurde das Widerlager und Kammermauerwerk aus dem Bausatz übernommen, Die Flügelmauern jedoch mussten spitz- beziehungsweise stumpfwinklig zur Gleisachse angebracht werden und sichern die gesamte Dammbreite (Neigung 1:1,25) ab. Dafür wurden Mauerwerksplatten von Auhagen verwendet, die ungefähr dieselbe Struktur haben wie das Mauerwerk aus dem Bausatz.

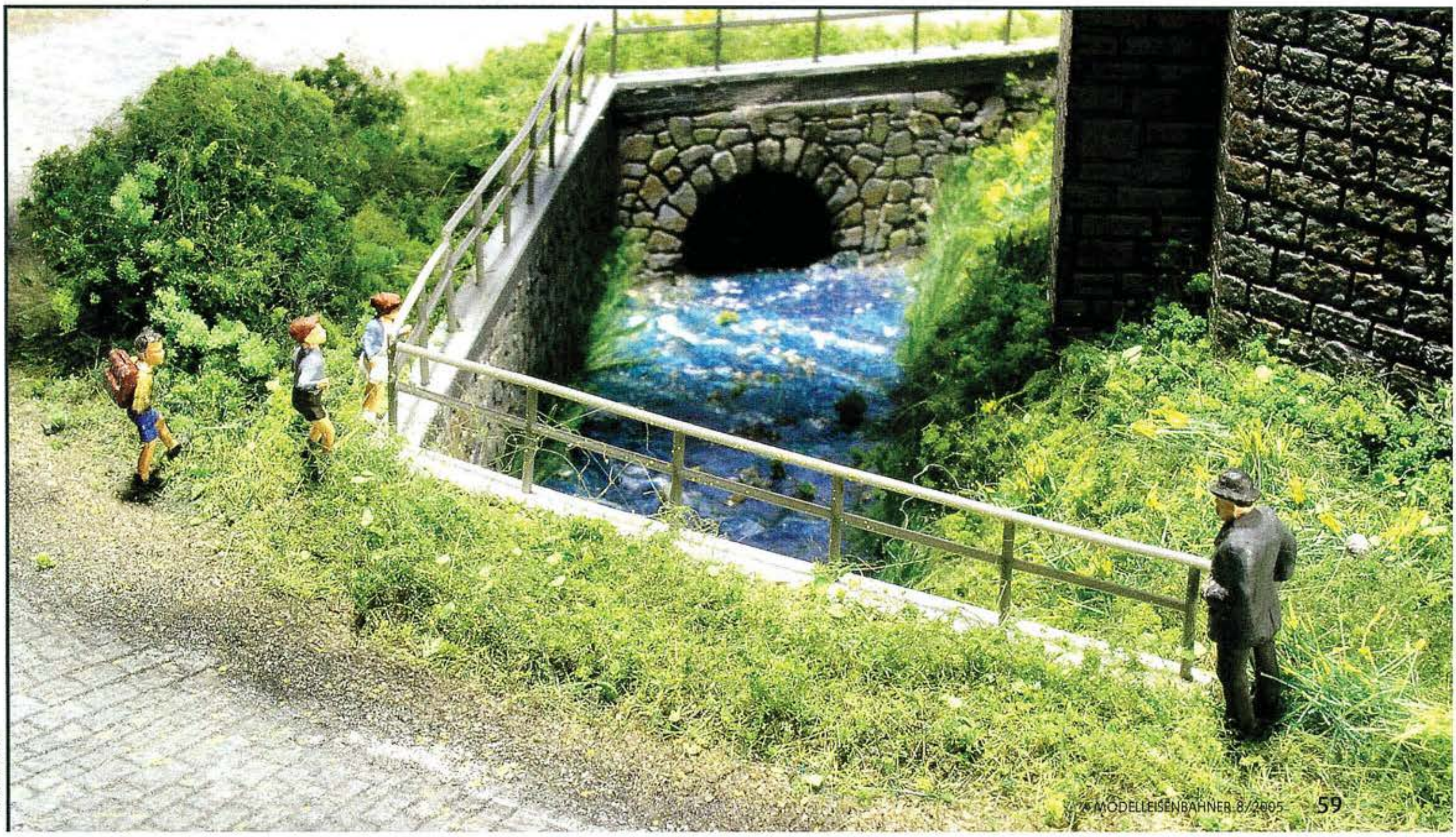
Die verhältnismäßig große Höhe der Bausatz-Brückenträger erlaubt, fast noch besser als die hier vorgestellte Brücke mit obenliegender Fahrbahn, den Bau einer Vollwandträgerbrücke mit zwischenliegender Fahrbahn (siehe Zeichnung). Der selbstbauerische Aufwand ist freilich erheblich größer als der Bau nach der Bauanleitung. Jedoch sind solche Brücken im Modell sehr selten, was für das Vorbild nicht zutrifft. Vor allem im norddeutschen Flachland finden sich viele solcher Brücken. Tragende Elemente dieser Konstruktion sind neben den Hauptträgern kleinere Querträger (Vorbildhöhe 300 mm) und zwischen diesen liegende Fahrbahnlängsträger. Aussteifungswinkel verhindern das Verbiegen der Querträger und da das Ganze mit Buckelblechen ausgekleidet ist, kann auch das Schotterbett durchgeführt werden. Wie das Straßenpflaster entstand, wird in einem später erscheinenden Artikel erläutert. *Georg Kerber*



Die noch nicht lackierten Mauern werden an den grob aus dem Vollen geschnitzten Bahndamm angepasst. Das Sperrholz gibt der abschließend aufzusetzenden Decksteinreihe Halt. (11)

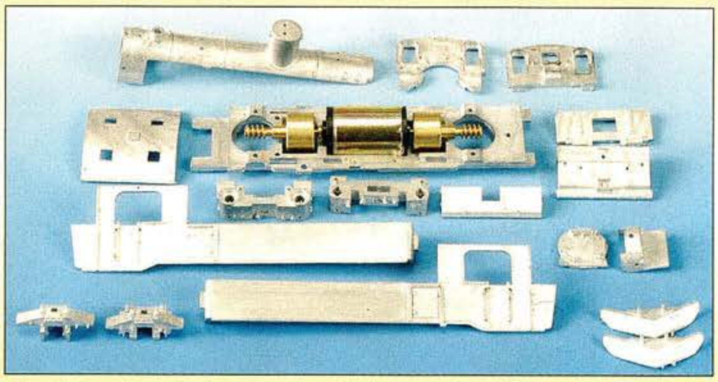


(12) **Die Brückenbauarbeiten sind abgeschlossen. Nun geht's an das Begrünen der Bahndämme mit Schaumflocken und Foliage.**



„Wollt ihr wohl dort verschwinden! Wie leicht könnt ihr in den Bach fallen! Los weg da!" – „Wir wollen doch nur die Forellen sehen, Opa. Ganz bestimmt passen wir auf."

Fotos: G. Kerber



Die Gehäusebauteile der Bemo-IV K sind aus Weißmetallguss. Ihre Anzahl ist überschaubar und die Passgenauigkeit vorbildlich.



Auf einer bestens geeigneten Aluminiumunterlage werden die Treib- und Kuppelstangenbauteile aus der geätzten Platine mit einem Minimeißel gefahrlos gelöst.

Varianten-Reich

Rainer Albrecht zeigt, wie man den neuen H0e-Bausatz der Baureihe IV K von Bemo ohne Probleme bewältigt.

Die schmalspurigen Eisenbahnen trugen im 19. und frühen 20. Jahrhundert einen nicht unerheblichen Anteil an der wirtschaftlichen Erschließung der Fläche. Das Automobil lief ihnen jedoch bald den Rang ab und um so beachtlicher ist es, dass einige 100-jährige Loks als Legende im Großen wie auch im Modell unsterblich geworden sind.

Eines dieser technischen Wunderwerke ist die sächsische „Viere K". Mit 96 Exemplaren ist sie eine der meistgebauten Schmalspurloks und bestimmt eine der bekanntesten und meist fotografierten Europas.

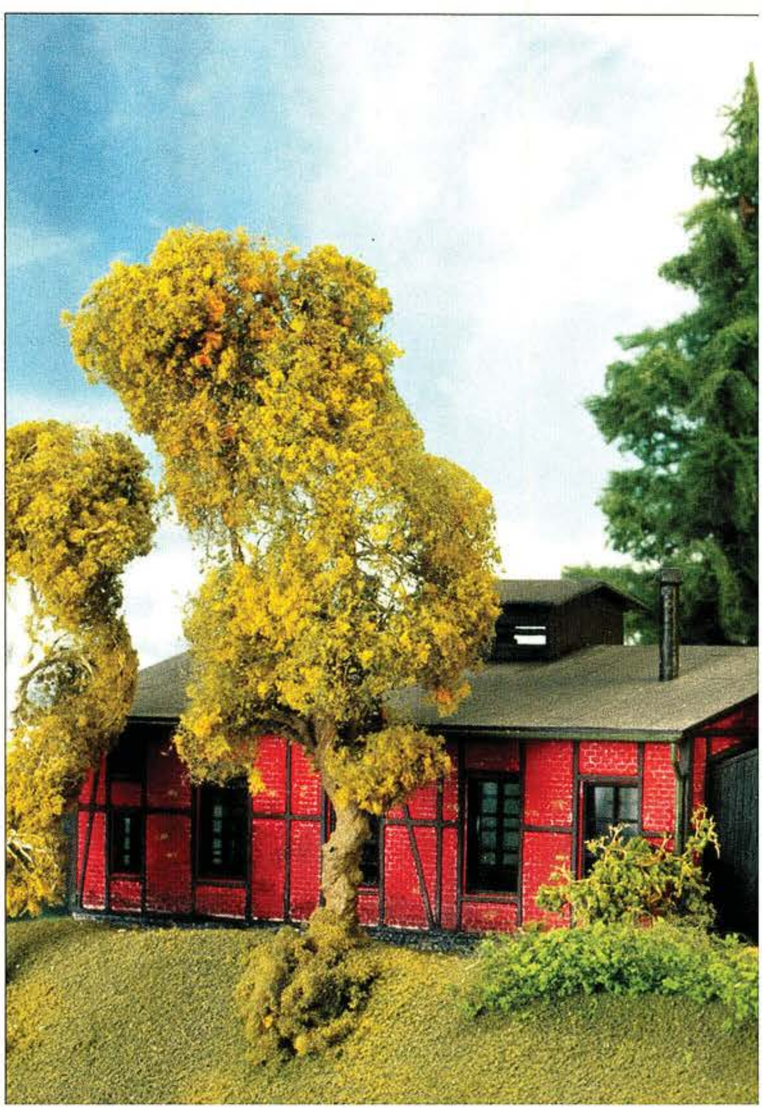
Auffallend an der Baureihe IVK sind die zahlreichen Bauartunterschiede, die schon in den ersten Jahren nach der Indienststellung aufkamen. Später nahmen in den verschiedenen Heimatdienststellen die Umbauten gar noch zu.

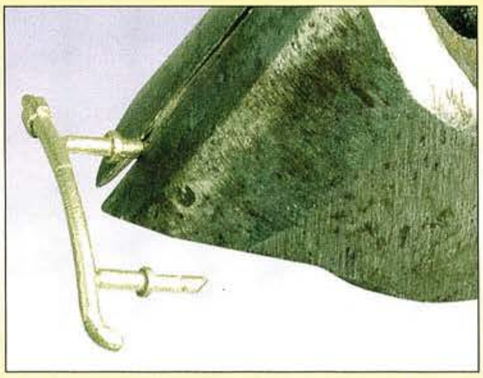
Die wendigen Meyer-Lokomotiven waren selbst nach dem Zweiten Weltkrieg unentbehrlich, und so kam es, dass ab 1963 ein großer Teil der Loks im RAW komplett überarbeitet wurde, was beinahe einem Neubau glich.

Auf dem 750-Millimeter-Netz zwischen dem Sachsenland und Rügen waren die flinken Ladies der Baureihe IVK überall vertreten und versahen klaglos ihren Dienst. Um so erfreulicher ist es, dass bis heute auch nach dem weitestgehenden Verschwinden der Schmalspurbahnen knapp zwei Dutzend Exemplare erhalten geblieben sind. Manche IV K wurden in den jüngsten Jahren zur Freude der Dampf-Liebhaber sogar wieder aufgearbeitet und werden nach wie vor ihrem Ruf auf einigen Strecken gerecht.

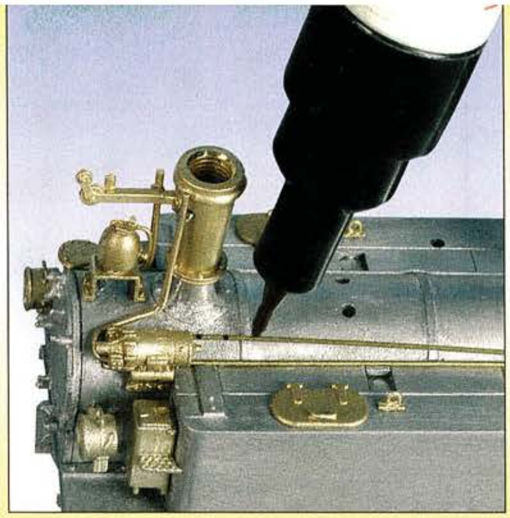
Nach dem Bausatz von Model Loco, den Modellen von Technomodell, Glöckner, LGB (IIm), Henke (0e) und Hübner (Ie) hat nun Bemo sein Sachsenprogramm mit einer „Viere K" in H0e erweitert.

Der Bausatz macht beim ersten Anblick einen sehr ordentlichen Eindruck. Die Messinggussteile sind sauber und filigran, ebenso die Weißmetallteile. Die wenigen Angüsse müssen jedoch versäubert werden. Am besten geht dies mit kleinen Feilen, die mit Kreide eingerieben werden, was das Verstopfen der Riefen verhindert, und Schmirgelpapier verschiedener Körnungen. Danach folgt wieder das Studium der Bauanleitung (BA), die exakt die einzelnen Bauschritte vorgibt und mit Sicherheit, wenn

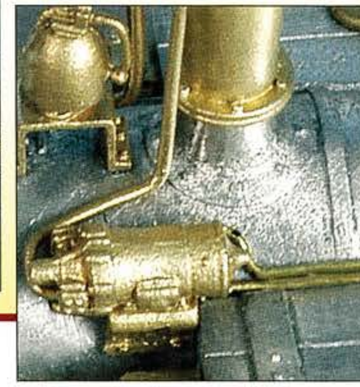




An den Feingussteilen sind Markierungen in Form von Einkerbungen angebracht, die das Abtrennen auf die jeweils richtigen Längen erleichtern.



Bei Leitungen, die gebogen werden müssen, kann man sich mit einem Marker helfen. Die Biegepunkte der Leitung werden angezeichnet (links) und getrennt vom Gehäuse gebogen.



diese eingehalten werden, zum Erfolg führt.

Eine Ausnahme gibt es bei der BA zu beachten: Die Schilder „Bw" und „RBD" sind vertauscht eingezeichnet! Das RBD-Schild gehört nach oben, das Bw-Schild nach unten.

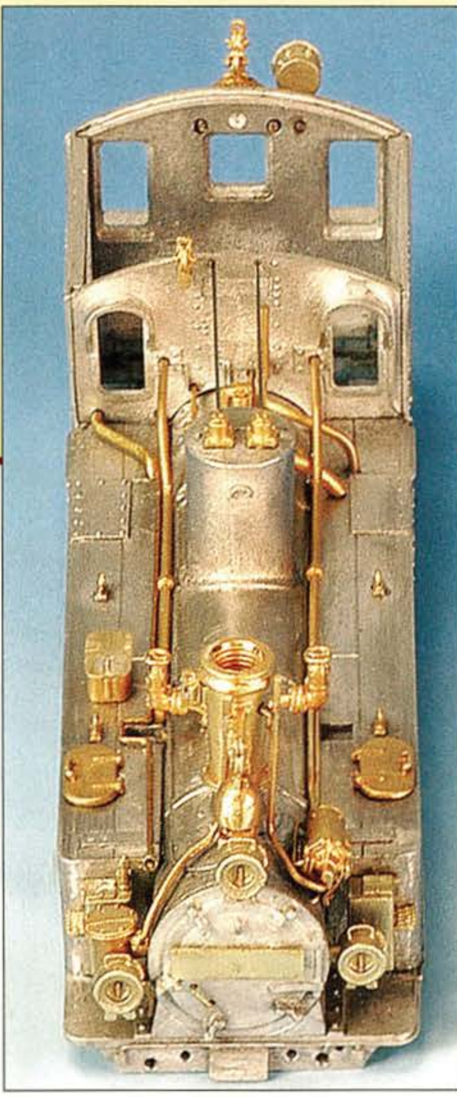
An dieser Stelle wird nicht die Bauanleitung in allen Schritten wiederholt werden, sondern der Modellbauer soll auf einige Kleinigkeiten hingewiesen werden und Tipps für den Bau erhalten, die auch bei anderen Modellbauvorhaben hilfreich sein können.

Bei ersten Passversuchen mit den IV K-Bauteilen stellt der H0e-Bahner schnell fest: Es passt trotz der Kleinheit der Teile alles erstaunlich gut! Das Gehäuse wird hinten durch die Elektronik-Platine und den Rahmen und im vorderen Lok-Teil durch zwei Schrauben in den Wasserkästen gehalten. Das machen wir uns später beim Zusammenbau zu Nutze, denn es garantiert absoluten Passsitz.

Als erstes wird die Platine am Rahmen befestigt, dann die rechte Gehäusehälfte mit der Schraube an der Bodenplatte fixiert. Anschließend werden Stirn-, Rückwand, Kohlenkasten und vorderer Umlauf eingelegt und zuletzt die linke Seitenwand mit der Schraube eingesetzt. Etwas Vorsicht sollte man beim Einsetzen walten lassen und öfters kontrollieren, ob sich die Teile an der richtigen Stelle befinden. Nach dem Anziehen der beiden Schrauben ist das →



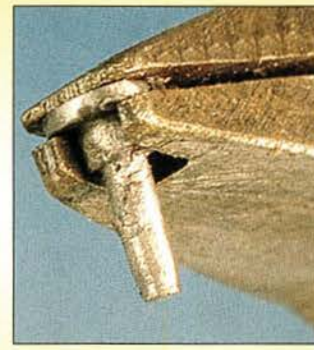
Ordentlich Betrieb im sächsischen H0e-Bw – auch in 1:87 sind die „Viere K" bis heute unverzichtbar und versorgen das Land.



Bemos IV K kennzeichnet ein klar gegliederter Aufbau. Alle Teile entlang des Kesselscheitels müssen und können senkrecht und in einer Flucht ausgerichtet werden.



Ein Seitenschneider ohne Wate ist hilfreich, um Angüsse abzuzwicken, ohne das Teil zu beschädigen oder gar zu verlieren.



In eine Flachspitzzange wird eine Nut eingeschliffen. Das Eindrücken des Kurbelbolzens geht nun, ohne Bolzen und Rad zu beschädigen.

Gehäuse bereits zum Verkleben bereit! Vorher sollte das Dach noch einer Anprobe unterzogen werden. Gegebenenfalls muss der Gussgrat an der Rundung etwas geglättet werden. Verklebt wird, nachdem kein Spalt mehr zu sehen ist, mit dünnflüssigem Sekundenkleber, der ausreichende Festigkeit, auch für dauerhaften Einsatz, gibt. Gut geeignet ist der Schwanheimer Industriekleber (www.schwanheimer-industriekleber.de).

Danach wird der Kessel eingepasst und ebenfalls verklebt. Damit der Kessel beziehungsweise die Rauchkammer an der Stirnwand und an beiden Wasserkästen spaltlos am linken und rechten Anschlag zum Wasserkasten passen, können, bedingt durch Gusstoleranzen, kleine Nacharbeiten nötig sein. An dieser Stelle muss der Modellbauer in sehr kleinen Schritten arbeiten, da es sich wirklich nur um wenige Hundertstelmillimeter handelt, die korrigiert werden müssen!

Ist das Gehäuse ausgehärtet, wird die Bodenplatte wieder entfernt und es kann von den

Filigran und dennoch auch für Einsteiger geeignet

wenigen Graten an den Trennkanten auf den Wasserkästen und dem Kesselscheitel befreit werden. Feines Wasser-Schmirgelpapier in den Körnungen 800 und 1000 ist dabei ein guter Helfer. Die beiden seitlichen Überstände der Seitenwände an der Einpassung am Kohlenkasten werden sauber mit Schmirgel geglättet, so dass eine ebene Fläche und ein sauberer Winkel entsteht.

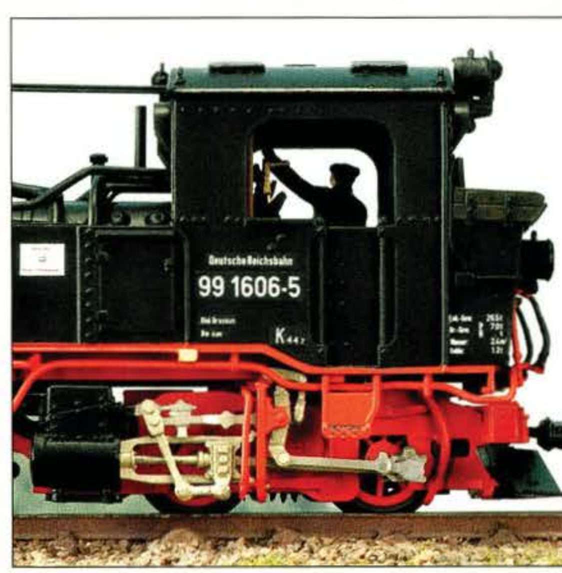
Tipp: Schmirgelpapier auf eine schmale, dünne Holzleiste geklebt und damit geebnet, garantiert eine scharfe 90-Grad-Kante!

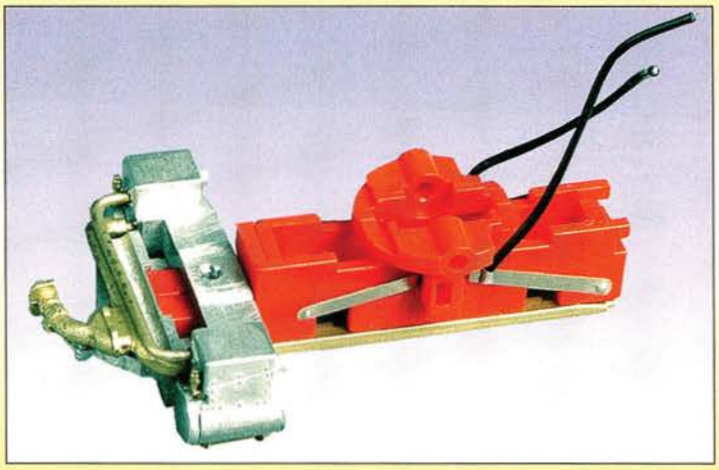
Als nächstes werden Bilder vom Vorbild studiert und das persönliche Vorbild festgelegt. Dazu kann man eines der zahlreichen Bücher über sächsische Schmalspurdampfloks heranziehen oder im Internet auf die Suche gehen.

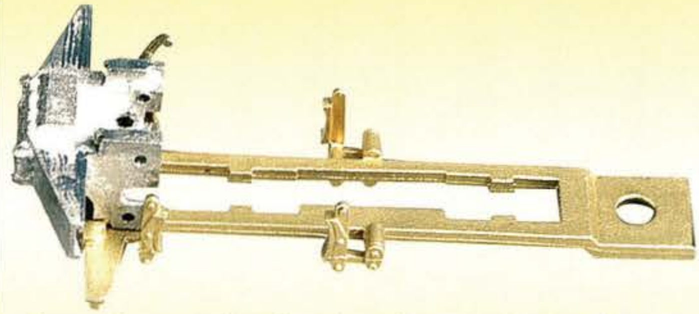
Dem Bausatz liegen einige Teile doppelt, aber in unterschiedlicher Ausführung bei. So etwa die Einstiegstritte – die ursprünglichen sowie die geschweißte neuere Ausführung. Andere Teile etwa der Luftleitung sind am Vorbild nicht bei allen Maschinen vorhanden. Deshalb hat Bemo die Löcher



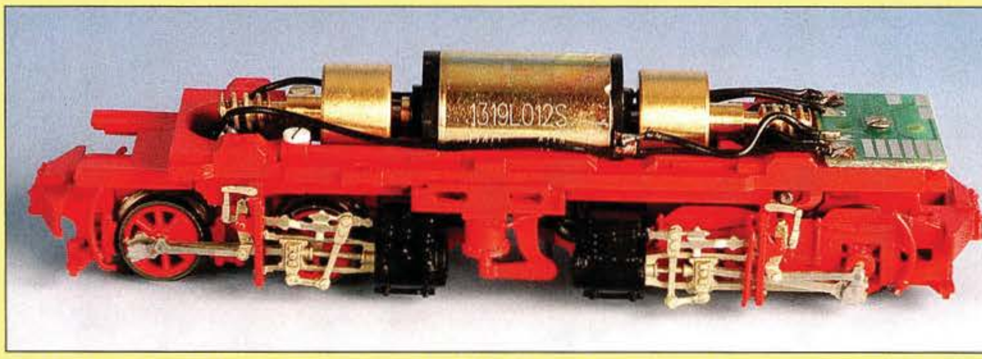
Ein Beispiel für zwei mögliche Varianten des Bemo-Bausatzes: Während die 99 53 des Bw Kirchberg noch die ursprünglichen Einstiege aufweist, erhielt die 99 1606-5 bereits die geschweißten Tritte der Reko-Loks.







Links: Zu erkennen ist die Stellung der Radsatzinnenschleifer und die Führung der Kabel zum Motor innerhalb des IV K-Drehgestells. Oben: Die beiden Teile (Messing und Weißmetall) müssen möglichst exakt sitzen, damit das Drehgestell gut hineinpasst und im Betrieb einen guten Lauf der Lok ermöglicht.



Das fertig montierte Fahrgestell ist zur Probefahrt bereit. Man kann jetzt noch bequem den Höhensitz des Motors mit zwei Schwungmassen sowie das Schneckenspiel prüfen und gegebenenfalls nachjustieren.

Fotos: Rainer Albrecht

zur Auswahl nur leicht angekörnt. Diese müssen bei Bedarf dann noch gebohrt werden.

Die meisten Leitungen sind aus Messingfeinguss in sehr sauberer und passgenauer Qualität, die außer etwas Justierung keinerlei Nacharbeit erfordern.

Die Leitung zum Hilfsbläser aus 0,4-Millimeter-Draht (Bemo hat weichen, leicht zu verformenden und mittelharten MS-Draht beigelegt!) führt durch ein Loch in der Stütze der Lichtmaschine, so dass eine relativ gerade und unproblematische Leitungsführung möglich ist. Die Leitung zur Lichtmaschine muss gebogen werden, das ist aber unter Zuhilfenahme eines feinen Markers, einer Spitzzange und einer Pinzette kein Problem.

Die restlichen Leitungen stellen keine Hürde dar. An den Ventilen sollten die Handräder sorgfältig justiert werden, geben sie doch typische Blicke frei. Für die Zugleitungen zu den Sicherheitsventilen ist Messingdraht vorgesehen, jedoch ist 0,3-Millimeter-Stahldraht dafür besser geeignet, da er doch so manchen unbeabsichtigten Griff ohne Verformen hinnimmt.

Beim Fahrgestell gilt auch die anfangs aufgestellte Regel: Schritt für Schritt nach der BA! Nach dem Versäubern der Teile werden diese, soweit nötig, zusammengebaut und verklebt. Ein Probezusammenbau mit Funktionsprüfung ist nicht notwendig!

Die Teile werden wie angegeben lackiert und nach dem Trocknen montiert. Achten Sie bitte auf die exakte Kurbelstellung der Räder beim Einsetzen in die Getriebe.

Kreuzkopf, Voreilhebel, Steuerhebel, Schieberstange und Gleitbahn werden zusammengebaut und zur Komplettmontage bereit gelegt. Die Schwingstangen werden auf der jeweiligen Seite mit dem Niet versehen. Hier empfiehlt es sich, zu löten und anschließend die Löt-/Nietreste zu verschleifen. Mit dem Einlegen der Schwingstangen in die Schwingen und dem Zudrücken der Laschen sind diese auch endmontagefertig.

Das Einfädeln der Steuerungsteile ist sicherlich eine kleine Geduldsprobe, aber unter Zuhilfenahme einer Kopflupe, zweier Spitzpinzetten und einer kleinen, feinen Flachzange lösbar. Es ist erstaunlich, wie gut alles zusammenpasst! Sind die zwei Triebwerke fertig, werden sie in die zuvor lackierte Bodenplatte eingesetzt, Zahnrad und Bolzen eingedrückt und schließlich die vorderen Verkleidungen angeschraubt. Nun kann der Motor mit einem kleinen Tropfen Kleber eingesetzt werden; vielleicht muss das Schnecken-/Zahnradspiel in der Höhe später noch etwas korrigiert werden. Nach dem Einlöten der Drähte auf der Platine kommt der spannendste Augenblick: Die Probefahrt! Der H0e-Schmalspurbahner wird erstaunt sein, wenn er einigermaßen sauber gearbeitet hat, wie gleichmäßig und ruhig sich die filigranen Triebwerke bewegen!

Maßtabelle

	Vorbild	1 : 87	Modell
Treibrad-Durchmesser	7,60 mm	8,74 mm	8,70 mm
Breite	1980 mm	22,80 mm	24,00 mm
Höhe (Schornstein)	3150 mm	36,21 mm	36,70 mm
LüP	9000 mm	103,44 mm	103,50 mm
Achstand (Drehgestell)	1400 mm	16,09 mm	15,80 mm

Sind die ersten Zentimeter mit Erfolg absolviert, werden Zahnräder, Wellen, alle Gelenke, die Gleitbahn mit Spezialöl und die Schnecke mit Teflon-Fett geschmiert.

Ist das Gehäuse gut durchgetrocknet, wird es aufgesetzt und verschraubt. Nun werden die Leitungen angesetzt und vorsichtig von hinten verklebt. Nach der Dekoration mit den entsprechenden Schiebebildern werden ein hauchdünner seidenmatter Schutzfilm gespritzt, die Fenster eingesetzt und das Dach aufgeklebt (punktuell vorn und hinten).

Die Bemo-IVK ist ein Bausatz, der durch seine Konstruktion und Passgenauigkeit besticht! Das Antriebskonzept ist klar durchdacht und hinterlässt selbst im extremen Langsamfahrbereich einen sehr guten Eindruck! Der Einbau eines Digitaldecoders ist durch die Platine ohne Probleme möglich.

Auch talentierte Einsteiger und weniger erfahrene Bastler werden durch die Konzeption des Bausatzes zum Erfolg geführt. *Rainer Albrecht/al*

BASTELTIPPS

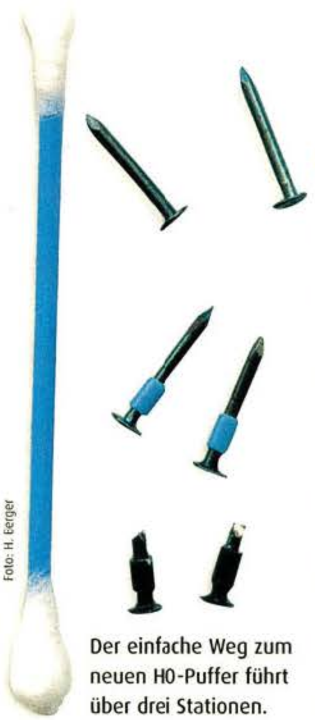


Foto: H. Berger

Der einfache Weg zum neuen H0-Puffer führt über drei Stationen.

Stoßfänger

Einfach lassen sich H0-Puffer nachfertigen.

■ Selbst beim sorgsamen Umgang mit Fahrzeugen kann es vorkommen, dass sich Puffer verabschieden. Bricht auch die Hülse ab, genügt es nicht, nur einen Puffer zu ordern oder nachzufertigen. Die Puffer kann man aus 1,5 mm starken Nägeln herstellen, die es im Baumarkt für wenig Geld mit flachen und gewölbten Köpfen gibt. Ist der Durchmesser des Puffertellers zu groß, spannt man den Nagel ins Bohrfuffer einer Bohrmaschine und dreht den Puffer mit einer Feile auf die passende Größe. Die Pufferhülse wird von dem Stiel eines Wattestäbchens in der entsprechenden Länge abgeschnitten. Sie wird dann auf den Nagel geschoben und mit Sekundenkleber fixiert. Dabei kann man den Nagel etwa 1 mm herausstehen lassen, ein 1,5-mm-Loch in den Pufferträger bohren und den neuen Puffer einkleben. Wenn das Bauteil nur ans Gehäuse geklebt werden soll, längt man den Nagel passend mit der Hülse ab. Zuletzt erhält die neue Stoßeinrichtung einen Anstrich in der vorbildgerechten Farbe. Fertig ist ein stabiler und billiger Puffer.

Horst Berger

AUS DER IDEENKISTE

Farbkorrektur

■ **Bei den DR-Dieselloks der Baureihen 110/111/112 von Tillig sind die Fahrwerksteile und Zurüstteile im Verhältnis zur Lackierung des restlichen Fahrwerks beziehungsweise Lokunterteils in einem zu hellen Farbton gespritzt. Mit dem Humbrol-Lack 128 (USA-Kompassgrau, seidenmatt) lässt sich das beheben. Laut Humbrols Referenztabelle entspricht der Farbton außerdem dem Farbton 1741 von Testor (Italeri), FS 36320, Gunze-Sangyos 307 und Revells 374. Bei Revell ist die Farbe aber dickflüssig und unverdünnt nicht für die Airbrush-Pistole geeignet.**

Steffen Hertel

Styropor-Säge

Aus einer Laubsäge und Widerstandsdraht entsteht eine Verarbeitungs-Hilfe.

■ Styropor-Platten eignen sich gut für Landschaftsbau bei Modellbahnanlagen. Zum einen sind sie sehr leicht, auf Druck recht stabil und nicht allzu teuer. Sie lassen sich gut mit Weißleim kleben (keinen Kontaktkleber oder Heißleim verwenden!) und können problemlos mit Gips überzogen werden. Für Berge ist Styropor also eine echte Alternative zur Fliegengitter-Methode. Leider werden beim Sägen die vielen kleinen, weißen Kügelchen elektrostatisch aufgeladen und verteilen sich im Zimmer. Das muss nicht sein. Das Material lässt sich sehr gut mit der Schmelzmethode trennen. Es gibt käufliche Geräte dafür. Mit geringem Aufwand kann man sich aber eine Styropor-Säge basteln. Dazu braucht man lediglich eine Laubsäge, ein etwa 20 cm langes Stück Widerstandsdraht (Durchmesser 0,2 mm), ein Stück Karton, etwas Trennlitze und einen Modellbahntrafo (am besten einen Märklin-Wechselstromtrafo mit Regler). Der Widerstandsdraht wird eingespannt, wobei eine Seite mit dem gefalteten Kartonstück isoliert wird. Die Drahtenden werden nun mit der Litze verbunden. Die anderen Enden der Litzen schließt man am Trafo an. Nun kann durch Drehen am Regler die Temperatur des Drahtes eingestellt werden. Kinderleicht ist die Bedienung, da in allen Richtungen gesägt werden kann.

Daniel Uhl



Foto: D. Uhl

Der Widerstandsdraht lässt sich nicht löten. Am einfachsten wird die Litze abisoliert, um den Draht gewickelt und mit eingeklemmt.

Saubere Schienen

Mit Korken von Weinflaschen kann man Schienenprofile reinigen.

■ Verschmutzte Schienen lassen sich sehr gut mit einem Weinflaschenkorken reinigen. Die verschmutzte Korkseite kann man dann Scheibchen für Scheibchen abschneiden. Aus den abgeschnittenen Scheibchen stellt man kleine Streifen her, mit denen man die Radsätze von Triebfahrzeugen prima reinigen kann. *Wolfgang Becker*



Foto: W. Becker

Der Korkendurchmesser prädestiniert die Methode für TT, N und Z.

Der PwPost4üe 28 sorgt mit dem charakteristischen kurzen Oberlichtaufbau für Aufsehen im N-Fuhrpark.

Mit Sack und Pack



Die Form des Post-Packwagens wurde von Fleischmann stimmig im N-Maßstab umgesetzt.

Durch die Kombination von Post- und Pack-Abteil bietet der PwPost4üe28 beim Vorbild wie im Modell die Möglichkeit, Platz zu sparen. Statt zweier Wagen genügt der eine.

Diese Sonderstellung sicherte einigen der elf in zwei Serien gebauten Vierachser ein Überleben bis in die Epoche IV. Fleischmann wählte für das N-Modell eine Epoche-III-Variante. Die Grundmaße, Fensteraufteilung, Platzierung der Türen und Armaturen geben das Vorbild sehr gut wieder. Allerdings hätten die zahlreichen Nieten feiner ausfallen dürfen. Die zum Teil freistehenden Griffstangen sind angespritzt. Die Bedruckung wurde konturenscharf und gut deckend realisiert. Die Drehgestell-Blenden geben die filigrane Gestalt ihrer Vorbilder der Bauart „Görlitz II schwer" gut wieder. Der Wagen trägt Kurzkupplungskulissen mit Normschächten.

Für Fleischmanns stimmigen PwPost4ü 28 möchte der Händler satte 40 Euro haben.

Jochen Frickel



Beschriftung und die recht feingliedrigen Görlitz-Drehgestelle gefallen.

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; gute Lackierung, stimmige Beschriftung

KONTRA Dicke Niete

PREIS Etwa 40 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die außergewöhnlichen Steuerwagen des „GoldenPass Panoramic" der Schweizer MOB rollen jetzt auch im Maßstab 1:87 als neues Bemo-Modell daher.

Schöne Aussicht

Nach den beiden Panoramawagen im „GoldenPass"-Design der Schweizer Montreux-Oberland-Bernois-Bahn (MOB), die vor ein paar Monaten erschienen, ist jetzt auch der markante Steuerwagen ins Bemo-Lieferprogramm aufgerückt. Steuerwagen wie der Arst 151 sind das Markenzeichen der meterspurigen MOB. Die Fahrgäste haben die Möglichkeit, die Reise aus der Perspektive des Lokführers zu genießen. Der erhielt dafür sein Domizil in einer Kanzel im Wagendach.

Das Bemo-H0m-Modell ist fein detailliert und verfügt über eine nachgebildete Inneneinrichtung, die darauf wartet, von Preiserlein besetzt zu werden. Die goldfarbene Lackierung wurde sehr gut wiedergegeben und die Bedruckung ist konturenscharf. Einzig die Einsätze der Stirnscheinwerfer sind nicht absolut passgenau. Das Spitzensignal wechselt je nach Fahrtrichtung und der Einbau einer Innenbeleuchtung ist vorbereitet.

Ein „GoldenPassPanoramic" ist auf jeder Anlage ein Hingucker, für einen Steuerwagen ist jedoch eine Anfangsinvestition von etwa 90 Euro erforderlich.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Detaillierung, Lackierung und Bedruckung; Inneneinrichtung; fahrtrichtungsabhängiges Spitzenlicht

KONTRA Scheinwerfereinsätze passen nicht exakt

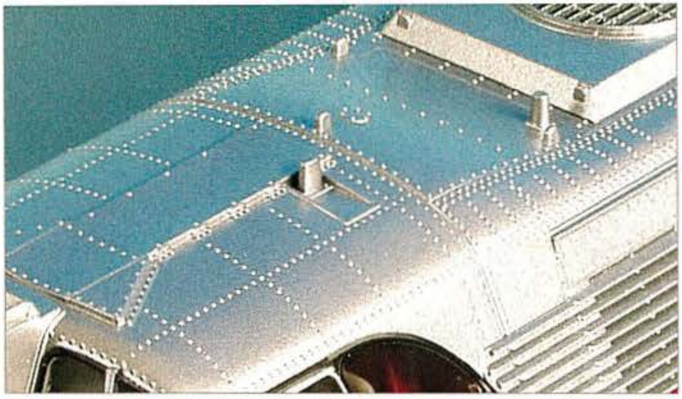
PREIS Etwa 90 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die großflächigen Scheiben geben guten Durchblick, lassen aber auch die Fahrgäste vermissen.





Unzählige feinste Nieten bevölkern Dach und Seitenwände des 602.

Fahrwerte	analog	digital
V/max bei 12 V	229 km/h	238 km/h
V/max Vorbild (160 km/h)	bei 8,7 V	in Fs. 11
Auslauf aus V/max	186 mm	196 mm
Auslauf aus 160 km/h	96 mm	96 mm
Anfahren	‹1 km/h (4 V)	1 km/h in Fs. 1
Kriechen	‹1 km/h (4 V)	1 km/h in Fs. 1

Zugkraft: Ausreichend, um zehnteilige Einheit auch in der Steigung zu befördern.

Als Oberhaupt der DB-Schnelltriebzüge rollt der H0-Gasturbinen-602 von Trix an.

Der Prinzipal

Der Titel dieser Probefahrt ist dem Namen des im Zuglaufschild vermerkten Inter-Citys entlehnt.

Der Name klingt ein wenig nach einem unnachgiebigen Lehrer. Im besten Sinne unnachgiebig ist auch der VT 602 von Trix in H0. Weitgehend aus Metall gefertigt, liegen selbst die Mittelwagen schwer in der Hand und scheinen für die Ewigkeit gebaut. Gegenüber dem vor etwa drei Jahren vorgestellten VT 601 (Test in Ausgabe 11/2002) weisen die Triebköpfe (TK) die für die Gasturbinen-Motorwagen korrekten Änderungen auf. Auch die vergrößerten Lufteinlässe und Abgas-Schächte und die neue Dachlüfter-Anordnung entgingen den Konstrukteuren nicht. Schade, dass bei einer derart radikal veränderten Form die bereits beim VT 11.5 fehlenden Nietreihen der Aluminium-Zierleiste nicht nachgerüstet wurden. Trotzdem ist der 602 ein schöner Zug geworden. Zu dem geschlossenen Aussehen des Zugverbandes tragen entscheidend die federnden Faltenbälge und die sehr sicheren stromführenden Kupplungen bei. Bei dem Luxuszug ist selbstverständlich auch eine serienmäßige Innenbeleuchtung an Bord.

Dem Bild eines knurrigen Prinzipals entspricht die Kraftübertragung. Die bereits beim Märklin-Modell des VT 11.5 beanstandeten wenig angenehmen Fahrgeräusche hat auch das Trix-Modell geerbt. Gegen das vernehmliche Knarzen kommt das im Digital-Betrieb zuschaltbare Betriebsgeräusch kaum an. Dafür erweist sich das betagte Antriebskonzept als überaus belastbar, was angesichts des hohen Gewichts einer vorbildgerechten achtteiligen Garnitur auch notwendig ist. Darum ist die Ausstattung mit zwei angetriebenen Motorwagen auch keineswegs übertriebener Luxus. Dass pro Triebkopf nur ein Drehgestell angetrieben wird, entspricht dem Vorbild. Nur einer der Triebköpfe trägt einen serienmäßigen Sounddecoder, beide weisen aber je einen Lautsprecher auf. Die Fahreigenschaften im Digital-Betrieb sind ansprechend. Beschleunigung, Verzögerung und Maximaltempo stimmte das Werk bereits praxisgerecht ab. Die Bedienungsanleitung weist darauf hin, dass lediglich beim Betrieb mit dem Triebkopf 1 voraus der Zug auch nur mit diesem Motorwagen Spannung abnimmt. So bleibt die Garnitur in kurzen Halteabschnitten stehen. Mit TK 2 voraus nehmen beide Strom ab, weshalb der Zug nur in Halteabschnitten stoppt, die so lang sind wie der ganze Zug. Im Gleichstrom-Betrieb kann man zwischen der Stromabnahme über beide TK oder ganz praxisgerecht über den jeweils führenden wählen. Als Minimaltempo sind bei 4 V weniger als 1 km/h möglich. Bei weiterem Aufdrehen des Reglers tut sich wenig, bis die Garnitur bei etwa 6 V auf 67 km/h beschleunigt. Bei einer achtteiligen Garnitur entsprechenden Gewicht verschwindet der Effekt und der Zug ist bei 12 V 180 km/h schnell. Die Innenbeleuchtung ist im Analogbetrieb nicht aktiv, was angesichts der hohen Stromaufnahme der unzähligen LED von Vorteil ist.

Die vierteilige Garnitur gibt das Vorbild sehr gut wieder und weist digital ausgeglichene Fahreigenschaften auf. Unangenehm ist einzig die zu hohe Geräuschentwicklung. Um den Prinzipal mit nach Hause zu nehmen, ist eine etwas gehobene Ablösesumme von 800 Euro fällig. Für ein dreiteiliges Ergänzungsset sind dem Händler weitere 290 Euro zu übergeben. Weitere Ergänzungswagen zur vorbildgerechten Verlängerung sind nicht angekündigt. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Weitgehend aus Metall gefertigt; feine Detaillierung; serienmäßige Innenbeleuchtung; Digitaldecoder mit Sound; zwei kräftige Motoren

KONTRA Knurriger Antrieb; Stromabnahme im Digital-Betrieb; Nieten an Alu-Zierleiste fehlen

PREIS 4-teilig etwa 800 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Die Veränderungen gegenüber dem 601 (ex. VT 11.5) wurden beim Trix-Modell berücksichtigt.





Die Tito-Lok ML 2200 C'C' hatte sechs Achsen und nur sechs Fahrstufen!



Dachausrüstung, die 1.: Die Serienmaschine V 200 080 zeigt im Bw Koblenz vier Lüfterräder.



Dach, die 2.: Einige V 200 gingen als Am 4/4 zur SBB und wurden auf dem Dach geändert.

Sie ist schlicht die deutsche DB-Nachkriegs-Diesellok: Die V 200. Jetzt erobert sie die Festplatten der Microsoft-Train-Simulator-Fans.

V 200 für alle

Seit kurzem ist ein spezielles V 200-Paket für den Microsoft-Train-Simulator von German Railroads erhältlich.

Hatte man beim kurz zuvor erschienenen Add-On zur Baureihe V 160 (German Trains 2) bezüglich der Unterschiede zwischen den einzelnen Baureihen hier und da noch den Eindruck, dass man es sich bei den vielen Detailunterschieden doch etwas einfach gemacht hat, so haben sich die Verantwortlichen die Varianten der V 200 besser angesehen.

Sage und schreibe 33 verschiedene Loks der V 200-Reihe haben die Programmierer auf die Schienen gestellt. Das Add-On bietet einen Streifzug mit den V 200.0 und V 200.1 quer durch alle Epochen von der Auslieferung der Loks bis zu den Auslandsheimkehrern der BR 221 aus Griechenland in Form der EfW-221 122-5 und der blauen „imoTrans"-221 136-5, die heute wieder hierzulande in Betrieb sind.

Angefangen mit allen fünf Vorserienmaschinen gibt's weitere neun Varianten der V 200.0-Serienlok. Hinzu kommen noch eine Am 4/4 der SBB und zwei italienische Maschinen der FSF (220 011-1 in Blau/Beige) und der SNFT (220 051-7 in Rot/Weiß). Auch die stärkere Baureihe 221 ist in zehn Varianten der Epochen III bis V vorhanden, unter anderen eine A 427 in blau/beiger Farbgebung der griechischen Staatsbahn OSE. Zu guter Letzt wurde auch an die V 300 beziehungsweise 230 001-0 gedacht. Von ihr existieren allein sechs Varianten, angefangen bei der blauen Probelokomotive ML 2200 C'C' für die Jugoslawische Staatsbahn bis zur letzten Version der 230 001-0 aus dem Jahr 1975.

Die Maschinen haben auch auf dem Bildschirm nichts von ihrer Eleganz verloren. Sie sind in den Proportionen wirklich sehr gut getroffen. Selbst die unterschiedlichen Längen der Lokomotiven wurden berücksichtigt. Die Programmierer haben sich gründlich mit der Lokomotivgeschichte befasst. Unterschiede zwischen Vorserien- und Serienmaschinen der 220 sind deutlich erkennbar. Selbst bei der 221 kann die erste und zweite Bauserie anhand der unterschiedlichen Auspuffanordnung auf dem Lokdach erkannt werden. Auch in den Führerständen sind die Unterschiede zwischen 220 und 221 klar zu erkennen. Man dachte sogar daran, dass die ML 2200 C'C' ein Führerpult analog der V 200.0 hat und dieselbe Lok nach dem Umbau zur ML 3000 C'C' beziehungsweise V 300 das Führerpult der V 200.1 mit Handrad erhielt. Entsprechend der jeweiligen Epoche sind die Führerstände der Loks auch nur zum Teil mit Zugbahnfunk ausgerüstet beziehungsweise unterscheiden sich sogar die Bauformen der induktiven Zugsicherung!

Wer das Haar in der Suppe sucht, könnte anführen, dass die Luftmanometer nicht immer ganz korrekte Werte anzeigen und der eine oder andere Schalter nicht mit seiner Vorbildfunktion übereinstimmt. Man sollte aber nicht vergessen, dass es sich immer noch um ein PC-Spiel handelt und nicht um eine V 200-Ausbildung! Umso erfreuter stellt man irgendwann beim Spielen fest, dass sich sogar die Lüfterräder auf dem Dach drehen, sobald sich die Loks in Bewegung setzen. Dieses Baureihenpaket stellt einige Add-On-Konkurrenten auch aus dem eigenen Hause schlicht in den Schatten und ist nicht nur für alle V 200-Liebhaber ein Muss! Hier findet jeder seine Lieblings-V 200 zum Fahren. *Axel Kiebler/al*

Auf einen Blick

PRO Enorme Fahrzeugvielfalt; sehr gute Detaillierung der einzelnen Varianten

KONTRA –

PREIS Etwa 25 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Dach, die 3.: Die Vorserien V 200 003 hat zwei markante Lüfterräder auf dem Dach.



221 135 verlässt Bremen in Richtung Osnabrück. Das bullige Erscheinungsbild der Lok wurde exzellent getroffen.

Für die Gartenbahn stellt Bertram Heyn eine vielseitig verwendbare Holzbude bereit.

Budenzauber



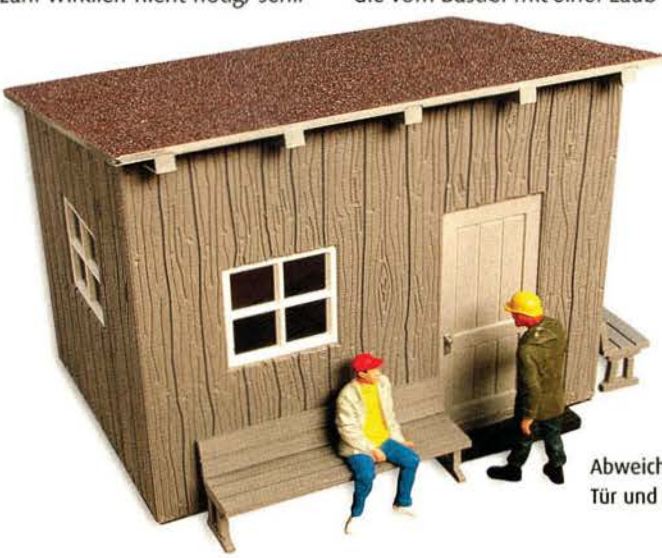
Die übersichtliche Teilezahl macht den Bausatz auch für Anfänger geeignet.

Das Angebot an Gebäuden im Maßstab 1:22,5 ist weit weniger umfangreich als das in H0, TT oder N. Die Modellbau-Werkstatt Bertram Heyn nahm das zum Anlass, einen kleinen Schuppen für Gartenbahner als Kunststoff-Bausatz zu fertigen.

Ein Faltblatt (mehr ist angesichts der übersichtlichen Teilezahl wirklich nicht nötig) schildert die wenigen Bauschritte. Die Gravur der Teile ist etwas grob gehalten, was dem Eindruck eines nicht mehr taufrischen Schuppens aber entgegen kommt. Die Teile lassen sich mit einem Skalpell gut entgraten. In den Bretterwänden sind Nägel angedeutet, die man farblich hervorheben kann. Das schwarze Dach und die vom Bastler mit einer Laubsäge abzulängenden Dachträger sollte man mit einer den Wänden ähnlichen grauen Farbe anpassen. Auch die Tür sollte nicht im weißen Zustand belassen werden. Dafür eignet sich beispielsweise Abtönfarbe, die, mit dem Pinsel aufgetragen, auch gleich Struktur in die Oberfläche bringt. Damit der Modellbauer sofort mit dem Zusammenbau beginnen kann, legt der Hersteller gleich eine große Tube Klebstoff bei. Dieser bindet in etwa einer Minute ab und lässt sich problemlos von der Haut entfernen. Die Dosierbarkeit könnte besser sein. Die Teile lassen sich passgenau zusammenfügen. Beim Einkleben der Fenster genügen vier jeweils an den Ecken angebrachte Tropfen Klebstoff. Der aus Metall gefertigte Türknauf macht einen filigranen Eindruck. Wer das Modell beleuchten oder mit geöffneter Tür aufbauen will, sollte es mit einer Inneneinrichtung versehen.

Der Schuppen-Bausatz bietet vielfältige Möglichkeiten zum Einsatz auf der Modellbahn. Unter der Artikelnummer 6001 kann man ihn für 35 Euro beim Hersteller ordern. Info: Modellbau-Werkstatt Bertram Heyn, Königsallee 32, 37081 Göttingen, Tel. (0551)631596, Fax (0551)631307, Internet: www.modellbau-werkstatt.de.

Jochen Frickel



Abweichend von der Bauanleitung wurden Tür und Dachbalken grau lackiert.

Auf einen Blick

PRO Einfacher Zusammenbau; passgenaue Teile

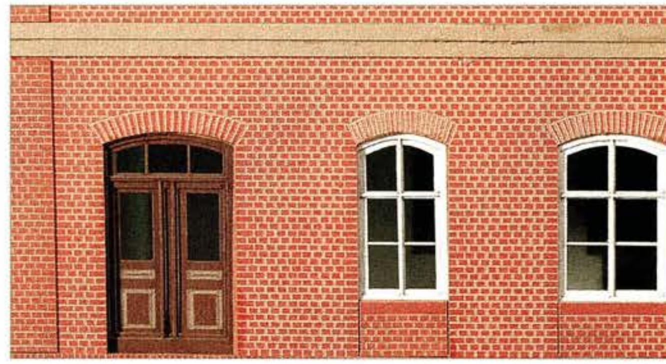
KONTRA Etwas grobe Gravuren

PREIS 35 Euro

URTEILE 3,5 von 5 Schluss-Signalen

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Türen und Fenster sind aus drei oder vier lasergeschnittenen Kartonbogenteilen zusammenzufügen und wirken sehr realistisch.



Kartonbausätze können eine Alternative zu solchen aus Kunststoff sein. Das zeigen die Gebäude von Modellbau Brenneis (MKB).

Mit Bastelmesser und Alleskleber

Einfach zu montierende und trotzdem gut aussehende Modellbausätze müssen keinen Widerspruch darstellen. Wenn man traditionelle Materialien mit moderner Herstellung kombiniert, kann das Resultat ein Modellgebäude wie der sächsische Bahnhof Weissenberg von Modellbau Brenneis (MKB) sein.

Der Architekturmodellbauer Kai Brenneis verwendet Karton, der mittels Laser exakt zurechtgeschnitten wird. Auf stabilen, einen Millimeter dicken Karton für die Grundkonstruktion werden verschiedene Schichten Dekorationskarton aufgezogen. Dessen Struktur, im vorliegenden Fall Ziegelmauerwerk, ist ebenfalls mit Lasertechnik entstanden.

Der Zusammenbau ist recht einfach. Zunächst sind die Einzelteile mit einem scharfen Bastelmesser aus der Form zu lösen. Die Anleitung gibt Hinweise auf die Reihenfolge des Zusammenbaus. Anders als bei Plastikmodellbausätzen, wo die Vorproduktion der Einzelwände ratsam ist, sollte bei den MKB-Sets die empfohlene Reihenfolge eingehalten werden. Diese schlägt zuerst die Montage des Tragkarton-Rohbaus vor. Auf diesen sind die großflächigen Dekokartons aufzuziehen, und erst im dritten Schrit erfolgen Fenstereinbau sowie das Anbringen weiterer Zierteile. Für das Dach liegen mehrere Dachziegelreihen bei, die einzeln aufgeklebt werden.

Fenster und Türen sind ebenfalls aus Karton. Drei oder vier Schichten werden übereinandergeklebt. Der Laserschnitt erlaubt dabei sehr filigrane Strukturen: Die vorgefertigten und schließlich eingesetzten Fenster machen einen verblüffend realistischen Eindruck. Gewiss ist bei der Anzahl der Fenster Geduld vonnöten, doch das Ergebnis entschädigt die etwas langwierige Tätigkeit. Auch die Kassettentüren überzeugen mit ihrer räumlichen Gestaltung.

Der unbestreitbare Vorteil des Kartonmaterials ist das Fehlen jeglichen Glanzes, wie er sich auch bei guten Plastikbausätzen materialbedingt nun mal nicht vermeiden lässt.

Freilich bleiben Kompromisse nicht aus. So sitzen Fenster und Türen trotz eines eigens vorgesehenen Abstandskartonrahmens zu dicht am Außenmauerwerk. Bei der Finaldekoration mit Regenfallrohren, Treppenstufen oder der Ausstattung mit Türgriffen muss sich der Bastler selbst helfen, doch sollten die benötigten Teile und Materialien in jeder Modellbahner-Bastelkiste aufzutreiben sein.

Für sämtliche Arbeiten sind in der Tat nur ein scharfes und spitzes Bastelmesser sowie Alleskleber nötig. Erforderliche Kenntnisse und Fertigkeiten erstrecken sich auf ein freundliches Maß, und man wird recht schnell mit Resultaten belohnt. Dennoch haben die hochwertigen Kartonbausätze mit Pappe und Falzen nichts zu tun. Dessen sollte man sich erinnern und daran, dass es sich um Kleinserienproduktion handelt, wenn man die nicht geringen Preise der MKB-Sets studiert.

Der vorgestellte Bahnhof Weissenberg kostet 48,60 Euro im Direktbezug. Das Angebot von MKB umfasst inzwischen mehrere Bausätze von Bahnbauten sowie von Stadthäusern und Industriebauten in H0. Info: Modellbau Brenneis, Distelkoppel 9, 22869 Schenefeld, Tel. (040) 8391133, www.mkb-modelle.de. *Henning Bösherz*



Der sächsische Bahnhof Weissenberg ist einer von mehreren MKB-Bausätzen.

Auf einen Blick

PRO Maßstäblichkeit; präzise vorgefertigte Bauteile; einfacher Zusammenbau; realistischer Gesamteindruck

KONTRA Fenster- und Türlaibungen fehlt Tiefe; Detailfinish erforderlich; etwas teuer

PREIS 48,60 Euro

URTEILE 3,5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Die Kamera befindet sich versteckt im Führerstand des Steuerwagens. Die Leistung des Empfängers ist so groß, dass er bedenkenlos unter die Anlage oder neben den Fernseher verbannt werden kann.

Die Kamera von PH-Electronic sorgt für das Lokführergefühl auf der Modellbahn.

Augen-Operation

In der April-Ausgabe nahm der MODELLEISENBAHNER die Kamera von PH-Electronic unter die Lupe. Diese gibt es jetzt auch fest eingebaut in einem H0-Steuerwagen. Außerdem wurde die Art der Spannungsversorgung geändert und eine verbesserte Bildqualität in Aussicht gestellt.

Der Käufer kann zwischen IC-/IR-Steuerwagen-Modellen diverser H0-Hersteller wählen. Neben der vorgestellten Märklin-Version lässt sich die Kamera in Roco-, und Fleischmann-Modelle einbauen. Derzeit arbeitet PH-Electronic an Silberling-Steuerwagen, die aber mit einer kleineren Kamera bestückt werden. Beim IC-Steuerwagen deutet von außen nichts auf die aufwendige Technik im Inneren hin. Die Stirnbeleuchtung ist funktionsfähig und wechselt im Analog- und Digital-Betrieb mit der Fahrtrichtung. Mit dem eingebauten Akku sind 14 Stunden Betrieb möglich, bevor der Waggon ans Ladegerät angeschlossen werden muss. Dazu legt man den Vierachser auf die Seite und schließt den Ausgangs-Stecker des Ladegeräts an die in der Wagenunterseite eingelassene Buchse an. Direkt neben der Buchse findet sich ein Schiebeschalter, mit dem man die Kamera ein- und ausschaltet. Um Bilder zu übertragen, muss der Schalter nach vorne Richtung Wagenfront geschoben werden. Die Bildqualität ist besser als die der im April vorgestellten Kamera. Der Farbstich geht auf das Konto der getönten Frontscheiben des Steuerwagens. Wer sich dadurch gestört fühlt, sollte die Verglasung durch ein selbst gebasteltes ungetöntes Exemplar ersetzen. Wegen der Stromversorgung per Akku ist der Kamera-Betrieb unabhängig von der gerade am Gleis anliegenden Spannung. Eine Ausführung mit Spannungsversorgung aus den Schienen ist in Vorbereitung. Der Empfänger hat vier Kanäle, kann also Bilddaten von drei weiteren Kamera-Fahrzeugen übertragen.

Der Kamerawagen kostet samt Ladegerät, Empfänger und Übertragungskabel zum Fernseher 328,42 Euro. Info: B. Philipp, Auwaldstr. 1, 79110 Freiburg, Tel. (0173)6663282.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Durch Akkus unabhängig von der Gleisspannung; digital und analog fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel; gute Bildqualität; Lieferumfang

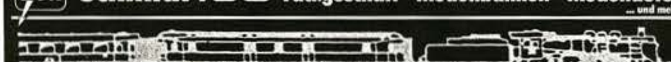
KONTRA Bild mit Farbstich durch getönte Scheiben

PREIS 328,42 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**









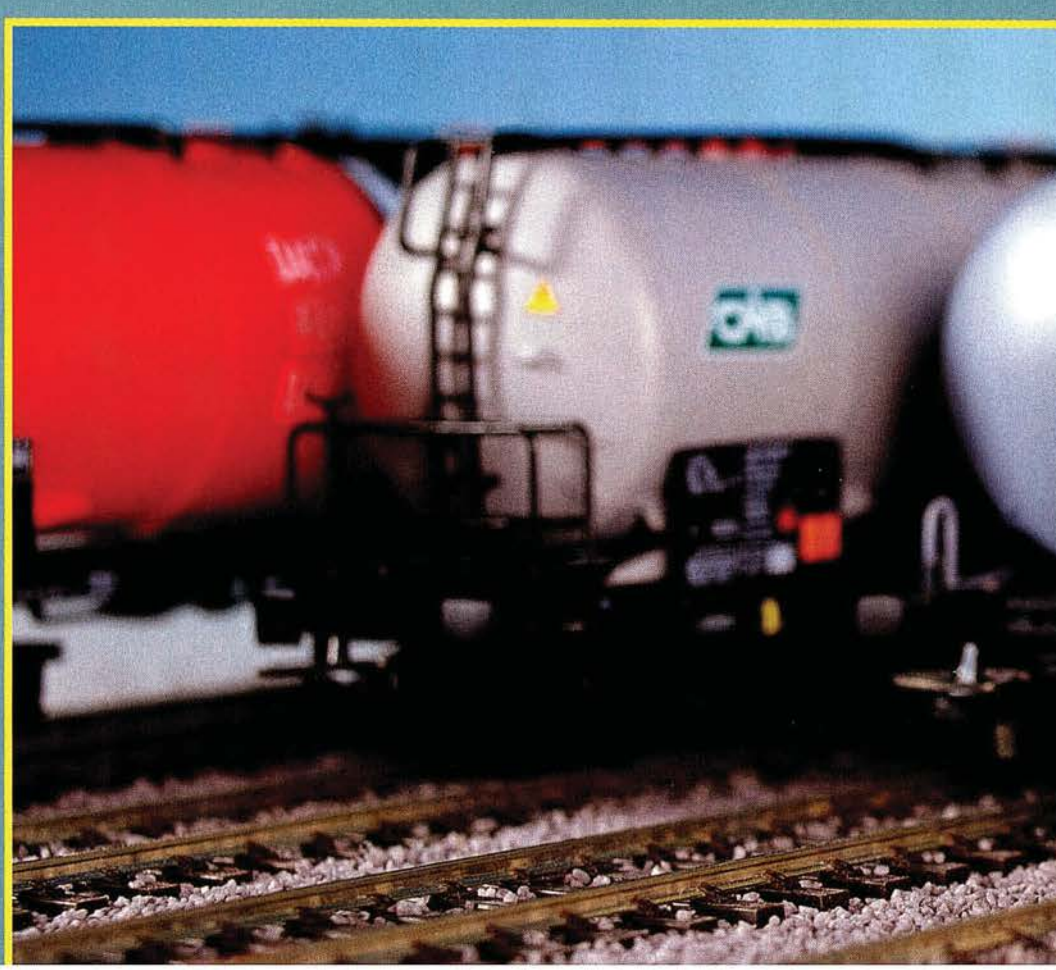
Die KEG-Lackierung steht den kompakten Sechsachsern gut.

Die elegante rumänische Diesellok 060 DA ist das erste Lokmodell der von GeconVVM mitinitiierten Marke Kemo.

Das muss kesseln!

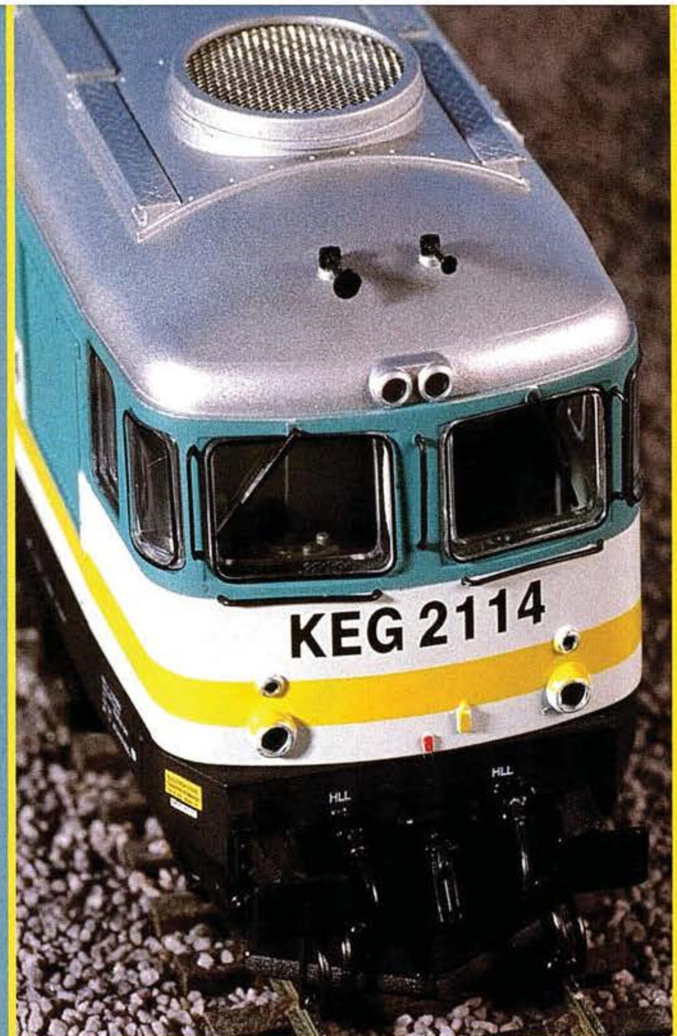
Den im Titel formulierten Anspruch stellt der Modellbahner auch an das H0-Modell der neu gegründeten Marke Kemo. Hinter dem Namen verbirgt sich unter anderen mit Friedhelm Gerwig ein alter Hase der Modellbahn-Branche. Lange Jahre als Importeur und Partner des slowenischen Herstellers Mehano bekannt, stellt er nun mit den Brüdern André und Thomas Stautz mit der KEG-Lok 060 DA sein erstes Triebfahrzeug-Modell vor. Die Vorbild-Loks fahren nach Insolvenz der Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft (KEG) mittlerweile zum Großteil in Polen.

Das muss kesseln, was eigentlich soviel bedeutet wie „lasst uns Spaß haben", ist auch Programm für das H0-Modell. Wenn man den knuffigen Sechsachser, oder auch zwei davon, vorbildgerecht vor einen Kesselwagen-Zug spannt und am Regler dreht, kommt Freude auf. Bereits mit geringer Geschwindigkeit rollt die Garnitur ruckfrei durch die Weichenstraße des Güterbahnhofs, um dann auf freier Strecke zu beschleunigen. Die 196 km/h, die die Maschine ohne Last bei 12 Volt erreicht, sind des Guten aber zuviel. Mit zehn angehängten Kesselwagen reduziert sich der Wert auf etwa 160 km/h. Das bei Leerfahrt in Kurven merkliche Taumeln der Lok verschwindet mit Last nahezu. Verantwortlich für das Pendeln sind die Drehgestelle, die beide Drehbewegungen um die Fahrzeug-Längsachse ermöglichen. Bei einem zweiten Testmodell war die Beweglichkeit



eingeschränkt und schon wird der Lokführer in Kurven nicht mehr seekrank. Beim Kauf sollte man also unbedingt das Fahrverhalten in Kurven prüfen. Das Fahrgeräusch bleibt angenehm dezent, weshalb sich das Modell auch für den Einbau eines Sound-Bausteins eignet. Mit einem solchen kann man die Lok zukünftig sowohl für das DCC- als auch für das Motorola-System ordern. Der mit 367 Gramm nicht übermäßig gewichtige Sechsachser bietet eine ausreichende Zugkraft. Elf schwere vierachsige Schnellzugwagen entsprechen etwa der doppelten Anzahl vierachsiger Kesselwagen. Auch zehn vierachsige Güterwagen auf der Acht-Prozent-Rampe sollten genügen.

Vergleiche mit Fotos verdeutlichen die gute Leistung der Formenbauer. Die Gravuren am Aufbau sind bis auf die der grob gestalteten Trittroste scharfkantig und vollständig. Die Form der Frontgestaltung und die der Drehgestelle weisen eindeutig auf die Schweizer Konstruktion des Vorbilds hin. Den 20 Zentimeter größeren Abstand zwischen zweiter und dritter Achse in den Drehgestellen berücksichtigten die Konstrukteure. Die markanten Blattfederpakete, die beim Vorbild den Lokrahmen auf den Drehgestellen abstützen, wurden als separat angesetzte Teile realisiert. Während die vielfach durchbrochen ausgeführten Drehgestell-Blenden mit den in Radebene liegenden Bremsklötzen gefallen, geriet die Gravur der Schraubenfedern etwas flach. Sparmaßnahmen fielen die Speichenräder zum Opfer. Die zwar kaum zu sehenden Scheibenräder sind falsch. Sämtliche Griffstangen sind bereits ab Werk angesetzt. →



Typhone, Griffstangen und Scheibenwischer sind separat angesetzt. Die Führerstände weisen eine Inneneinrichtung auf.

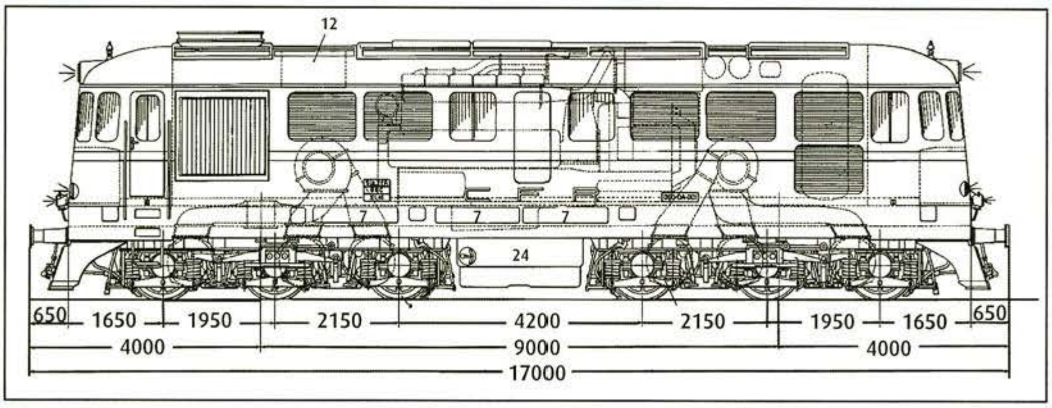


Obwohl für die Traktion von Kesselwagenzügen gekauft, kamen die Dieselloks auch vor Übergaben und Bauzügen zum Einsatz.

Mess- und Datenblatt

060 DA der KEG von Kemo in H0

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Kemo, Balingen
Bezeichnung: 2114 der KEG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: V
Katalognummer: 4949208
Im Handel seit: Mai 2005
Andere Ausführungen: Später AC, Trix Express, DCC-, Motorola-Sound
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 367 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte Bügelkupplung in NEM-Schacht
Normen: NEM, CE
Preis: 165 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

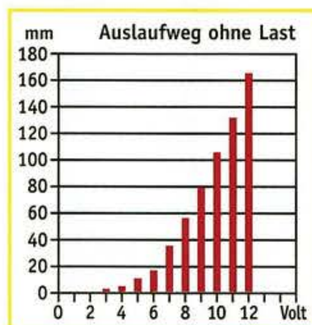
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Zwei, ø 14 x 4 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 68 Gramm (Zug mit 44 Achsen)
3 % Steigung: 63 Gramm (Zug mit 40 Achsen)
8 % Steigung: 42 Gramm (Zug mit 24 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse mit Demontagehilfe abhebeln, Platine abschrauben, von den Drehgestellen kommende Kabel ablöten
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Geschlossene Schürzen, Pufferträger-Zurüstteile
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Ersatzteilliste
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler oder direkt
Kontakt: GeconVVM AT-Stautz Technik GmbH, Rohrlochstr. 10, 72336 Balingen, Tel. (07433)903124, Internet: www.geconvvm.de





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	17000	195,4	195,5
Achsstand der Lok	12400	142,5	142,5
Raddurchmesser	1100	12,6	12,7
Breite	3000	34,5	35,3
Höhe über SO	4272	49,1	49,8
Drehgestell-Achsstand	4100	47,1	47,3

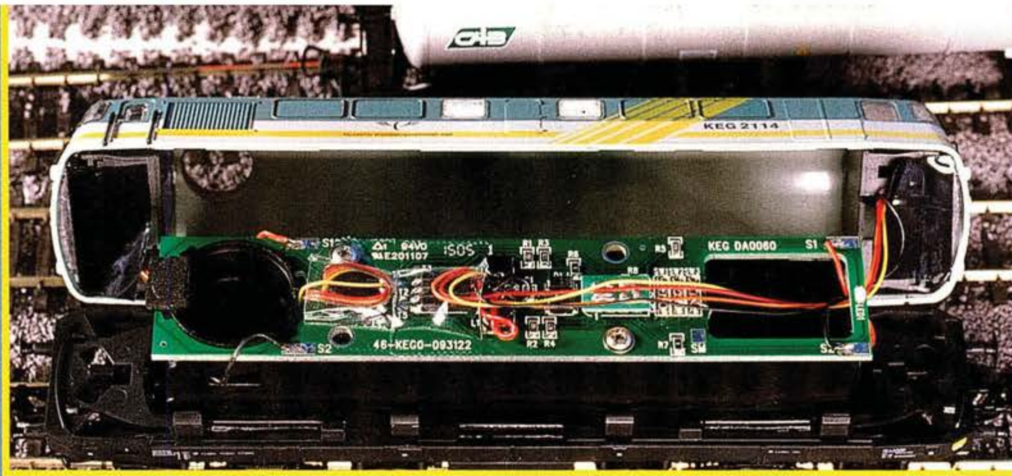
Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,5	9	–
Kriechen	2,3	7	–
U_{Nenn}	12	196	164
$V_{max\ Vorbild}$	7,5	100	37
V_{max}NEM	9,3	140	93

Einzig geschlossene Schürzen und die Zurüstteile für die Pufferträger muss der Käufer selbst anbringen. Aufbau und Rahmen werden durch Rastverbindungen zusammengehalten. Um ans Innenleben zu gelangen, muss man zum Messer greifen. Keine Angst, gemeint ist ein rotes spatelförmiges Kunststoff-Teil, das dem Modell beiliegt. Mit diesem hebelt man die Verbindung auf. Unter der Haube findet sich zeitgemäße Technik. Ein im Metallrahmen eingebetteter fünfpoliger Mittelmotor treibt durch zwei Schwungmassen gezähmt alle Achsen an. Natürlich ist auch eine Schnittstelle nach NEM 652 an Bord. Für Decoder und Lautsprecher hat Kemo über den Drehgestellen bereits Platz freigehalten. Weniger geschickt ist die Verwendung minderwertiger Kreuzschlitz-

Das Original rollt in vielen Ländern

Schrauben, mit denen die Platine am Rahmen festgeschraubt ist. Die Schlitze sind nach dem werkseitigen Anziehen bereits so ausgenudelt, dass der Schraubendreher kaum mehr greift. Die Bedienungsanleitung besteht aus einem Faltblatt, bei dem deutsche und englische Textpassagen munter gemischt wurden. Da keine Zeichnung enthalten ist, kann für weniger erfahrene Modellbahner die Suche nach einem Ersatzteil in der Ersatzteilliste zum Ratespiel werden.

Auch wenn das Mattschwarz des Rahmens dem Eindruck einer im Betrieb stehenden Lok recht nahe kommt, hätte die Lackierung einen etwas höheren Glanzgrad vertragen können. Die Farbtrennkanten gerieten scharfkantig und gut deckend. Bei genauem Hinsehen fällt allerdings die weniger gute Deckkraft der gelben Streifen



Unter dem Kunststoff-Gehäuse findet man zeitgemäße Technik.

Die Details an den Drehgestellen sind teilweise separat angesetzt.



auf dem türkisen Untergrund auf. Die konturenscharf aufgedruckten Anschriften an Aufbau und Fahrwerk kann man ohne Lupe lesen. Für die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung sorgen LED. Die weißen LED leuchten kaltblau.

Die ursprünglich aus der Schweiz stammende Konstruktion (siehe auch Titelgeschichte MEB Heft 5/2002) lässt eine Fülle von Varianten zu. Schließlich fertigte der rumänische Lizenznehmer 1484 Loks für die heimische Staatsbahn CFR, 422 baute man für Polen, 130 für Bulgarien und 265 für China. Als Gebrauchtloks hat es Maschinen beispielsweise nach Spanien verschlagen. Ob Kemo den Mut aufbringt, die Lok auch in rumänischen oder bulgarischen Ausführungen zu fertigen? Bei den eleganten Lackierungen könnte sicher auch mancher eingefleischte deutsche Diesellok-Fan schwach werden. Für das Erstlingswerk von Kemo sind etwa 165 Euro anzulegen. *Jochen Frickel*



Tilligs VT 70.9 der DB, im Volksmund auch Roter Brummer genannt, löst eine wahre Völker-, pardon, Käferwanderung aus.

Der rote Brummer

Nach diversen Anläufen setzte die DRG ab 1936 erfolgreich kleine Triebwagen ein. Tillig bietet ein neues Modell zunächst als VT 70.9 der DB im Maßstab 1:87 an.

Zwar war der Gedanke so neu nicht, den Betrieb auf Nebenstrecken mit leichten Triebwagen zu rationalisieren, doch bis etwa 1935 befriedigten die erprobten Fahrzeuge bei DRG und Privatbahnen nur bedingt. Zahlreiche Unzulänglichkeiten zwangen die Triebwagen oft in die Werkstätten, andererseits war eine Vielzahl von Typen entstanden, die keinen freien Austausch zuließen.

Ab 1936 gab die DRG zwei- und vierachsige Verbrennungstriebwagen (VT) in Auftrag. Die zweiachsigen VT erhielten die Baureihenbezeichnung VT 135 und wurden ab 1937 in insgesamt 65 Exemplaren gebaut. Sie hatten dieselmechanischen Antrieb auf eine Achse und einen Motor von 150 PS. Wegen ihrer späteren Farbgebung bei der DB nannte sie das Publikum alsbald „Rote Brummer" – eine Bezeichnung, die sich allerdings nicht allein auf die Vorkriegs-LVT beschränkte (siehe auch Internet-Tipp auf Seite 39).

Ab 1963 gab es ein Piko-Modell des VT 135, dem 1973 die DB-Variante folgte. Zwar weitgehend maßstäblich, vermochten die schwarzen Plastikblenden anstelle von Fenstern nicht zu begeistern.

Tillig offeriert nach dem „Hydronalium"-VT von 1998 nunmehr ein neues Modell des VT 70.9. Es ist eine der letzten Entwicklungen der Marke Sachsenmodelle, bekanntlich wird das gesamte Sortiment im Maßstab 1:87 seit Jahresbeginn als Tillig-H0 angeboten.

Vorbild ist der VT 70 939, der 1937 von der Waggon- und Maschinenfabrik Bautzen, vormals Busch, gebaut und von der DRG als VT 135 119 übernommen wurde. Zunächst von Hamburg aus in Norddeutschland eingesetzt, kam er nach 1949 zur BD Nürnberg. Zu Beginn der 60er-Jahre wurde VT 70 939 an eine Privatbahn

verkauft, bei der er 1967 ausgemustert und zerlegt wurde.

Vor das Modellfahrvergnügen hat Tillig neben einer empfohlenen Einlaufzeit von 30 Minuten allerdings auch die Hürde des Zurüstens gelegt. Hier wiederholt der Tester an die Adresse aller Großserienhersteller: Nicht jeder Modellbahnfreund hat eine Ausbildung als Präzisionsuhrmacher! Die Teile sitzen entweder zu locker und müssen nachgeklebt werden (alle Frontzurüstteile), oder sie weisen noch winzige Gratreste auf (Griffstangen) und müssen nachbearbeitet und am besten auch eingeklebt werden. Für den Scheibenwischer ist eigens eine Bohrung vorzusehen. Eine ruhige Hand und gute Nerven sollte man neben einer Augenlupe und einer Pinzette fürs Zurüsten auf alle Fälle haben. Die Modellphilosophie beim VT 70.9 ist insoweit inkonsequent, da Tillig andere Teile sehr wohl vormontiert oder es bei angespritzten Andeutungen belassen hat!

Ist diese Feinoperation überstanden, hat man ein wohl proportioniertes, maßstäbliches und – nun verdient – detailliertes Modellfahrzeug vor sich. Farbgebung und Beschriftung lassen keine Wünsche offen. Bei den Maßvergleichen fällt lediglich eine gering vergrößerte Länge über die Puffer auf. Vergleiche mit Vorbildfotos deuten auf unterschiedlich eingesetzte Pufferbauarten hin, was eine Erklärung wäre.

Die Fenster sind allesamt bündig und geben den Blick in den Fahrgastraum frei. Dieser ist mit Sitzlehnen und angedeuteten Sitzen vereinfacht dargestellt, etwa 1,5 Millimeter unter der Sitzebene deckt eine geschlossene Haube den darunterliegenden Antrieb ab.

Wer den Triebwagen mit einem Beiwagen kuppeln will, benötigt dafür Profi-Kupplungskopf und -Steckkupplung von Fleischmann. Der Kupplungskopf muss mit Kleber im beiliegenden Adapter befestigt werden. Wäre hier nicht eine werkeigene Kurzkupplung, leicht zu montieren, möglich gewesen?

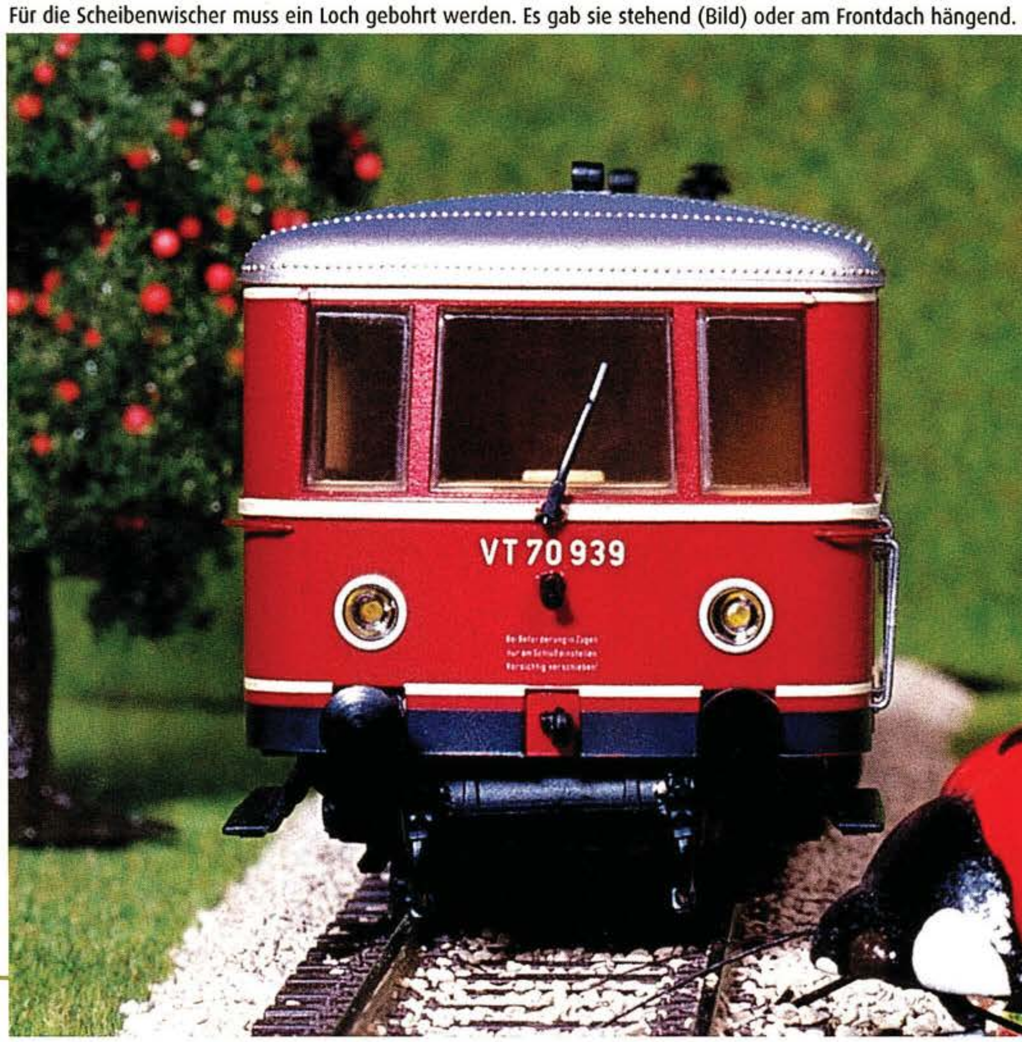
Schicken wir den Triebwagen auf Fahrt! Es gefällt der ruhige Lauf und das sehr angenehme Langsamfahrverhalten. Bei 1,6 Volt fährt der Tw ohne Brummen und mit weniger als Modell-Schrittgeschwindigkeit an, erreicht bei 8,1 Volt seine umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h und eilt mit akzeptablen 120 km/h bei 12 Volt Nennspannung über die H0-Gleise.

Die Frontbeleuchtung setzt bei 1,6 Volt ein und strahlt ein angenehmes Licht aus. Eine Zugschlussbeleuchtung gibt →



Von Brummer zu Brummer: Der Insektenkollege inspiziert das Fahrwerk des gut gestalteten Tillig-Fahrzeugs.

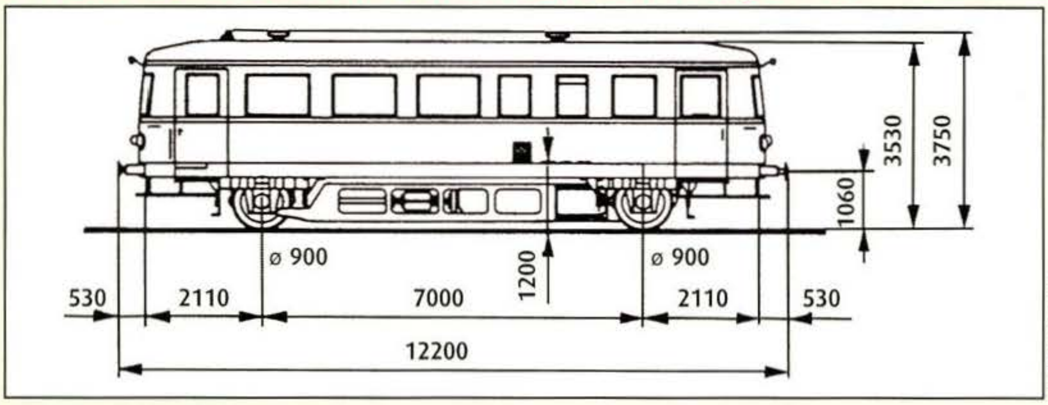
Für die Scheibenwischer muss ein Loch gebohrt werden. Es gab sie stehend (Bild) oder am Frontdach hängend.



MESS- UND DATENBLATT

VT 70.9 der Deutschen Bundesbahn von Tillig in H0

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Tillig, Sebnitz
Bezeichnung: VT 70.9 der DB
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004/2005
Epoche: III
Katalognummer: 73101
Im Handel seit: Juni 2005
Andere Ausführungen: DR Epoche III (geplant)
Gehäuse: Aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 192 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Werkseitig montierbare Attrappe; für Betrieb mit Beiwagen sind Profi-Kupplungskopf und -Steckkupplung von Fleischmann erforderlich
Normen: NEM, CE
Preis: 120 Euro (Zirkapreis)

Mechanik

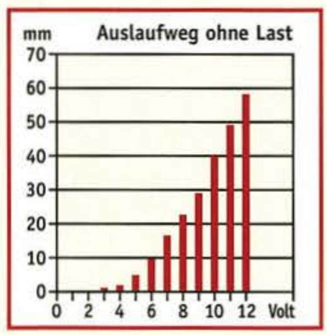
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Achsen
Schwungmasse: Eine, Ø 10 mm x 12 mm
Haftreifen: Keine
Zugkraft: Ausreichend zur Beförderung von vier Beiwagen in der Acht-Prozent-Steigung

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn; Fahrgastraumbeleuchtung
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Service

Gehäusedemontage: Bremsschlauchträger abziehen, Rastnasen nach außen drücken und Gehäuse abziehen, Klebestreifen entfernen, Inneneinrichtung abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und der Inneneinrichtung gut zugänglich
Zurüstteile: Griffstangen, Scheibenwischer, Kupplungs- und Bremsschlauchimitationen
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen und Ersatzteilübersicht
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	12280	141,1	143,6
Achsstand	7000	80,5	80,6
Treibraddurchmesser	900	10,3	10,5
Höhe Dach über SO	3530	40,6	40,5

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,6	<5	0
Kriechen	1,6	<5	0
U_{Nenn}	12	120	58
$V_{max, Vorbild}$	8,1	75	23

es leider nicht. Perfekt ist hingegen die Illumination des Fahrgastraumes: Unter dem Dach ist die Platine befestigt, in die mehrere Leuchtdioden eingelassen sind. Bei abgedunkelten Räumen kommt dieser Eindruck dem Vorbild sehr nahe – Hut ab, Tillig!

Die Ermittlung der Zugkraft ist im Grunde gegenstandslos. Beim Vorbild fuhren die Triebwagen allein oder sie zogen einen Beiwagen. Fahrversuche auf der Acht-Prozent-Steigung ergaben, dass der H0-Tw problemlos vier Zweiachser schleppen kann – dem Vorbild angemessene Zugkraft kann also attestiert werden.

Das Innenleben macht einen aufgeräumten Eindruck. Zum Öffnen des Fahrzeugs zieht man die Träger ab, auf denen die Bremsschläuche befestigt werden. Anschließend sind die Rastnasen aus durchsichtigem Kunststoff mittels eines

Manch guter Kniff, doch auch manche Klippe: VT 70.9 in H0

Schraubenziehers nach außen zu drücken. Nun können Gehäuse und Fahrgestell voneinander gelöst werden.

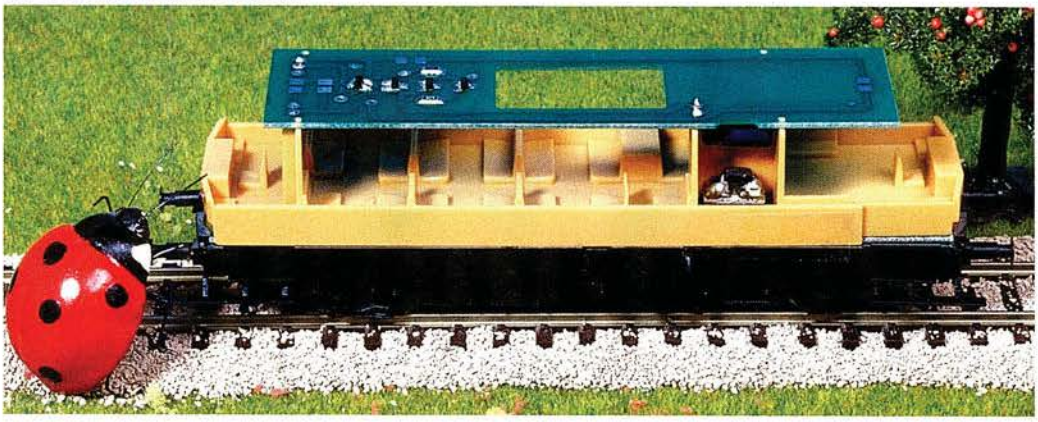
Der Antrieb erfolgt vom Motor beidseitig über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Achsen. Nach einer Seite hin überträgt eine Kardanwelle das Drehmoment auf die Achse, die kippbar im Fahrgestell gelagert ist. Dies ermöglicht bei unebenem Gleis einen stetigen Stromkontakt.

Zur Digitalisierung oder um an Motor und Getriebe zu gelangen, zieht man die Platine ab, löst beide Klebestreifen, die Inneneinrichtung und Fahrgestell festhalten, und hebt dann die Inneneinrichtung ab. Der Brückenstecker im Bereich des WC-Raumes kann nun durch einen Decoder ersetzt werden. An Wartungsarbeiten empfiehlt Tillig lediglich maßvolles



Auf der Unterseite der Platine sind die Dioden für die Beleuchtung des Fahrgastraumes installiert. Das Licht ist gelungen.

Nanu, wo ist das rote Kleid des Kollegen? Die Inneneinrichtung deckt den Antrieb ab. Rechts ist der Brückenstecker zu erkennen.



Nachfetten des Getriebes nach zirka 100 Betriebsstunden.

Alles in allem macht Tilligs VT 70.9 einen gefälligen äußeren Eindruck und weiß mit ausgezeichneten Fahreigenschaften aufzuwarten. Auch die Idee zum Decodereinbau im WC-Raum, womit der freie Blick in den Fahrgastraum nicht gestört wird, die Innenbeleuchtung und eine bewegliche Antriebsachse vermögen zu überzeugen. Hingegen scheint hier und da nicht der konstruktiven Weisheit letzter Schluss gefunden worden zu sein, Stichwörter Zurüsten, Kuppeln mit Beiwagen und Klebestreifen Fahrwerk – Inneneinrichtung.

Es geht nicht darum, dass der Tester mit aller Gewalt Fehler finden will (zumal ihm selbst auch welche unterlaufen). Aber es gibt nun mal Modelle, die durchdachter konstruiert sind. Alles Plus und Minus betrachtend, ist der empfohlene Preis von zirka 120 Euro noch in den Grenzen des Akzeptablen.

Henning Bösherz





TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

Dauerfahrbetrieb

Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, jew. Sa/So; 06./07.08. Tag des Eisenbahnfreundes, Sonderfahrplan und Dampfbetrieb auf der Hoyaer Eisenbahn; www. museumseisenbahn.de, Tel. (04252) 93000.

Waldeisenbahn Muskau, jew. Do, Sa/So, Dampfbetrieb 06./07.08., www.waldeisenbahn.de, Tel. (03576) 207472.

Härtsfeld-Museumsbahn, jeder 1. So im Monat; Sa/So 13./14.08. Neresheimer Bahnhofshocketse, Sonderfahrplan; Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.

Volkach-Astheim – Seligenstadt (DB-Anschluss), So und Feiertage, www.mainschleifenbahn.de.

Gerolstein – Kaiseresch, Sa/So und Feiertage, www.eifelquerbahn.de, Tel. (06591) 9829255.

www.muttenthalbahn.de, Zeche Theresia in Witten-Bommern, jew. So, Tel. (0177) 4938504.

Müncheberg – Buckow, jew. Sa/So und Feiertage, www.buckower-kleinbahn.de.

Kandern – Haltingen, jew. So, www. kandertalbahn.de, Tel. (07626) 972356.

Sauschwänzlebahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Mi, Do, Sa/So, www.wutachtalbahn.de, Tel. (07702) 51200.

www.ruhrtalbahn.de, jew. Fr, So mit VT 98 von Dahlhausen nach Hagen; So 07.08. Dampf-Museumszug, Tel. (01805) 5557771132.

www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Mi, Fr, Sa/So jew. 10 - 17 Uhr, So 17.07. Kindertag und Dampftage im Museum.

Dampfbahn Fränkische Schweiz, jew. So; auch Mi 03., 10., 17. und Mo 15.08.; www.dfs.ebermannstadt. de, Tel. (09194) 794541.

www.parkeisenbahn.de, Berlin-Wuhlheide, jeden Fr Fahrten mit der Handhebeldraisine; Tel. (030) 5389260.

www.pressnitztalbahn.de, Jöhstadt – Steinbach, jew. Sa/So, Tel. (037343) 80800.

Parkeisenbahn Syratal in Plauen/Vogtl., Di - Fr 14 - 18, Sa/So sowie Feiertage 10 - 18 Uhr, Tel. (03741) 225601.

Tiroler Museumsbahn Innsbruck, Stubaitalbahnhof, jew. Sa, Zubringerfahrten mit hist. Tram; Sa 16.07. Tag der offenen Tür mit freiem Eintritt; www.tmb. at, Tel. (0043 664) 1116001.

www.oechsle-bahn.de, Warthausen – Ochsenhausen, jew. Sa, So, Feiert. sowie jeden 2. und 4. Do im Monat, Tel. (07352) 922026.

www.waelderbaehnle.at, Bregenzerwaldbahn Bezau – Schwarzenberg, jew. Sa/So.

Bis Mi 27.07.

Ostpreußen-Express, verschiedene Termine. (3)

Bis Fr 30.12.

Der Spazierstock des Eisenbahndirektors – Objekte der Begierde, Sonderausstellung des DB-Museums in Nürnberg, Di - So 9 - 17 Uhr.

Fr 15.07. bis Mo 25.07.

Finnland, DGEG Bahnen und Reisen, Tel. (02841) 537216, reisen@dgeg.de.

Sa 16.07.

Sommerfahrt ins Riesengebirge, Cottbus – Jelenia Gora/Hirschberg mit AHG- und PKP-Diesellok, www.lausitzer-dampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Mit dem Schienenbus durchs westliche Ruhrgebiet nach Duisburg, Hochfeld und Wanheim, Tour de Ruhr, Tel. (0203) 4291919, info@tour-de-ruhr.de. Auch Sa 06.08.

Sa 16.07. bis So 24.07.

Tatra-Express, zu den Höhepunkten der Slowakei. (3)

Sa 16.07. bis So 14.08.

www.museumstoomtram.nl, „Sommer-attraktiv" Hoorn – Medemblik (NL) mit Dampf, Tel. (0031 229) 2314862.

So 17.07.

Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen, www.ulmer-eisenbahnfreunde.de, Fax (07331) 7979, auch So 31.07.

Amstetten – Gerstetten (bad. VIc), Tel./Fax (07302) 6306, www.alb-bahn.de. Auch So 07.08.

75 Jahre Bruderholzbahn, Oldtimertramzüge über den Hausberg von CH-Basel, www.tramclub-basel.ch.

Sonderzug von Landau nach Dinkelsbühl, mit V60, E94 und 411150, Tel. (0711)05390137.

Historische Triebwagen im Berliner Straßenbahnnetz, Tel. (030) 2563308, www.dvn-berlin.de. Auch So 21.08.

Mit dem Dampfzug von Preußisch Oldendorf nach Bohmte, www.vereine. minden.de/mem, Tel. (0571) 58300. Auch So 21.08.

Fr 22.07. bis Mo 25.07.

Eisenbahn-Romantik in Luxemburg. (3)

Nostalige-Glacier-Express. Auch Fr 05.08. bis Mo 08.08. (3)

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  So 17.07., 16.45 Uhr: Ferien, Dampf und gute Laune.
  So 24.07., 16.45 Uhr: Eisenbahnen – 24 Stunden am Tag.
  So 31.07., 16.45 Uhr: So war sie, die Dampflok.
  So 07.08., 16.45 Uhr: Im Registan durch Usbekistan – Bahnabenteuer Zentralasien.
  Mo 08.08., 13 Uhr: Europäische Eisenbahnen – Schweden: Der Mitternachtssonne entgegen.
  So 14.08., 16.45 Uhr: 175 Jahre Eisenbahnen in England.
  So 21.08., 16.45 Uhr: 75 Jahre Glacier-Express.
  Mo 22.08., 13 Uhr: Europäische Eisenbahnen – Luxemburg: Luxemburger Bahnmuseum.
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr, WDR Sa 9.30 Uhr, SWR Di 13.30 Uhr, NDR Do 13 Uhr.
- **Mo 18.07., 15.30 Uhr, 3sat:** Modellbahnträume am Bodensee, Teil 3.
- **Sa 23.07., 8 Uhr, NDR:** Nordbilder: Molli-Fahrt.
- **Mo 25.07., 15.30 Uhr, 3sat:** Besuch im Deutschen Technikmuseum Berlin.
- **Mo 01.08., 15 Uhr, WDR:** Planet Wissen: Eisenbahngeschichte – Von Dampfrössern und Salonwagen. Auch Di 02.08., 6.35 Uhr.
- **Mi 03.08., 15.30 Uhr, 3sat:** Anlagen mit Pfiff.
- **Do 04.08., 15 Uhr, WDR:** Planet Wissen: Tunnel – Wunderwerke der Technik. Auch Fr 05.08., 6.35 Uhr.

Sa 23.07.

Mondscheinfahrt bei der Fichtelbergbahn, www.fichtelbergbahn.de, Tel. (037348) 1510. Auch Sa 06., 20.08.

So 24.07.

Fahrtag der Elektrischen Straßenbahn Solingen-Kohlfurth – Cronenberg, Tel. (0202) 470251. Auch So 14., 28.08.

Mit dem Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille, www.vereine.minden.de/mem, Tel. (0571) 58300. Auch So 14.08.

Mi 27.07. bis Sa 06.08.

Moskau-St. Petersburg-Baltic-Express. (3)

Sa 30.07. und So 31.07.

www.ringbahn-naumburg.de, Fahrbetrieb jew. 15 - 19 Uhr.

www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de, Sommerdampfwochenende.

So 31.07.

www.wilder-robert.de, Dampfzüge Oschatz-Süd – Kemmlitz, Tel./Fax (034362) 37541. Auch So 28.08.

Sa 06.08.

Samstagabendfahrten zwischen Radebeul Ost und Moritzburg. (1)

Mit uns geht's rund – Eisenbahnrundtour durch den Harz für junge Menschen und Familien, Bezirksamt Spandau von Berlin, Tel. (030) 3653000.

Sa 06.08. und So 07.08.

Fahrtage bei der Prignitzer Kleinbahn „Pollo", www.pollo.de, Tel./Fax (033982) 60128.

www.ferienlandcrispendorf.de, Kinderfest und Fahrtag bei der Ferienlandbahn, 14 - 17 Uhr, Tel. (03663) 401863.

So 07.08.

Ferienexpress Berlin Wilhelmsruher Damm – Basdorf Heidekrautbahn-Museum, www.berliner-eisenbahnfreunde.de, Tel. (0333) 60828.

Zum Stadt- und Promenadenfest Wesel mit dem Schienenbus der HEG, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0171) 8114977.

Foto: A. Neumann



Jedes Wochenende fährt die Buckower Kleinbahn zwischen Buckow und Müncheberg. Dieses Jahr wurde die „Bucksche" 75 Jahre alt.

Historische Dampfzahnradbahn Rorschach – Heiden, www.ar-bergbahnen.ch, Tel. (0041 71891) 1852.

Pendelfahrten Schorndorf – Rudersberg, www.dbkev.de, Tel. (0711) 7070256.

Klumpen-Spoor-Dag beim Pengel-Anton Ahaus – Alstätte, www.euregio-eisenbahn.de, Tel. (0281) 1647431.

Karl-May-Fahrt Radebeul Ost – Radeburg. (1)

Eisenbahn in der Malerei, Sommerausstellung; Bella Figura, Dauerausstellung im Alten Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), 15 - 18 Uhr, www.bahnhof-lette.de.vu.

So 07.08. bis So 21.08.

Auf der Transsibirischen Eisenbahn nach Peking. (3)

Sa 13.08.

Sommerfest in Woltersdorf (bei Berlin), Betrieb mit hist. Straßenbahn-Tw, MPeters@woltersdorfer-strassenbahn.de.

Mit EKO-143001 von Cottbus über Berlin zur Hanse-Sail nach Rostock-Warnemünde, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Sa 13.08. und So 14.08.

Internationales Bahnpostfest mit Dampfloktreffen in Losheim am See (Saarland), Sa Postsonderzug, BArGe Bahnpost e.V., Tel. (06876) 1655, www.uqp.de/bahnpost.

Dampf und Diesel von der dänischen Lokomotivfabrik Frichs, Sonderschau im Eisenbahnmuseum in DK-Odense, www.eisenbahnmuseum.dk.

www.s-bahn-museum.de, Öffnungstage in Griebnitzsee bei Berlin, jew. 11 - 17 Uhr, Tel. (030) 78705511.

Von Berlin zur Hanse-Sail nach Rostock-Warnemünde, Sa „Zug Stoltera", So „Hanse-Express", www.berlin-macht-dampf.de, Tel. (0331) 6006706.

So 14.08.

Museumstag im hist. Straßenbahn-Bw Magdeburg-Sudenburg, Tel. (0391) 5485519, www.ignah.de.

www.ferienlandcrispendorf.de, Fahrtag bei der Ferienlandeisenbahn, 14 - 17 Uhr, Tel. (03663) 401863.

Fr 19. 08.

Traditionszug zum Vollmond, Pendelfahrten Friedewald – Moritzburg. (1)

Fr 19. 08. bis So 21.08.

Bw-Fest im ehem. Bw Berlin-Schöneweide, Sa/So jew. 10 - 18 Uhr; Fr, Sa abd. große Lokparade; Tel. (030) 67068107.

Sa 20.08. und So 21.08.

www.bergwerksbahn.de, Int. Modelldampftage im Mansfeld-Museum, stündliche Fahrten ab Benndorf und Hettstedt, Tel. (034772) 27640.

Fahrzeugausstellung und Bfs-/Bw-Fest in Lutherstadt Wittenberg, Est. DB Regio (ehem. Bw), jew. 10 - 18 Uhr, Fotografen ab 8.30 Uhr, Tel. (0172) 9476750.

Foto: Dampflokfreunde Berlin e.V.



Vom 19. bis 21. August kann man Dampfatmosphäre im Bw Berlin-Schöneweide schnuppern. Zweimal gibt es Dämmer-Lokparaden.

Sa 20.08. bis Sa 27.08.

Dampfloks und Dampfmaschinen in Ostengland, DGEG Studienfahrten, Tel. (02841) 537216, reisen@dgeg.de.

So 21.08.

Teddybärtag beim Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen, www.ulmer-eisenbahnfreunde.de, Fax (07331) 7979.

Sa 27.08.

Mit 03 2204 von Cottbus nach Wroclaw/Breslau, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18 Uhr, Di bis 21 Uhr, Sa/So 8.45 - 20 Uhr.

www.daskleinebahnmuseum.net.tc, A-2571 Altenmarkt/Triesting, jew. Sa/So 13 - 18 Uhr, Hauptstr. 34, Tel. (0043 664) 2736710.

Modellbahnland Padderow in 17391 Neetzow, www.vorpommern.de/Kultur/Veranst, Tel. (039721) 56598.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Traditionsbahn Radebeul e.V.**, Sidonienstr. 1a, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, www.traditionsbahn-radebeul.de.
2. **Breidenbach Veranstaltungs-GmbH**, Postfach 1105, 48600 Ochtrup, Tel. (02553) 98773, www.breidenbach-Veranstaltungen.de.
3. **IGE Bahntouristik**, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, www.bahntouristik.de, Tel. (09151) 90550. Dort auch aktuelle und zusätzliche Reisen erfragen!

Spur-I-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte, Vorführungen Di - Sa 11, 12, 14 und 15 Uhr, So auch 16 Uhr, www.mehev.de, Tel. (040) 314435.

Loxx Miniatur-Welten in Berlin, Meinekestr. 24, tägl. 10 - 18 Uhr, www.loxx-berlin.de, Tel. (030) 44723040.

www.modellbahnschau-oberschwaben.de in Oggelshausen bei Bad Buchau am Federsee, tägl. außer Mo 10 - 18 Uhr, Tel. (07582) 933199.

Bis So 14.08.

Lok-Land in Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 10 - 12 Uhr, Tel. (09252) 92295.

Fr 15.07.

Digital-Anlage, Vorführung in Gummersbach, Würden 1 (Campingplatz bei Berghausen), ab 15 Uhr.

Sa 16.07. und So 17.07.

Börse in Oberammergau, Ammergauer Haus, 10 - 17 Uhr, Tel. (08322) 809858.

Modellbahnbetrieb in A-Klagenfurt, Dieselgasse 3, Sa 14 - 18, So 10 - 13 Uhr, http://klagenfurt.stellwerk.info. Auch Sa/So 6./7. und 20./21.08.

So 17.07.

Börse in Castrop-Rauxel, Europahalle am Europaplatz, 11 - 16 Uhr. (2)

Mi 20.07.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342. Auch Mi 03., 17.08.

Do 21.07. bis So 24.07.

Judendmodellbautreff der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung in Glossen, www.smv-aktuell.de.

Sa 23.07. und So 24.07.

Börse in A-Innsbruck, Messehalle, Sa 10 - 19, So 10 - 17 Uhr, Tel. (08322) 809858.

So 24.07.

Börse in 48493 Wettringen, Bürgerhalle, 11 - 16 Uhr. (2)

Börse in Lübeck, Musik- und Kongresshalle, Willy-Brandt-Allee, 11 - 16 Uhr. (2)

Sa 30.07.

Ausstellung des MBC in 07580 Seelingstädt, Haus der Modellbahn (Lindenstr.), 10 - 18 Uhr, www.mbc-seelingstaedt. de, Tel. (036608) 92693.

Sa 30.07. und So 31.07.

Ausstellung in 03502 Bad Schandau, Depot der Kirnitzschtalbahn, www.schwarzbachbahn.de.

So 31.07.

Börse in Münster, Stadthalle Hiltrup, Westfalenstr. 197, 11 - 16 Uhr. (2)

Sa 06.08. und So 07.08.

Börse in 23701 Eutin, Schlossterrassen, 11 - 16 Uhr. (2)

So 07.08.

Börse in Rheine, Stadthalle, Humboldtplatz 10, 11 - 16 Uhr. (2)

Börse in Köln, Technologie-Park, Eupener Str. 161/Josef-Lammerting-Allee 17-19, 11 - 16 Uhr, www.adler-maerkte.de, Tel. (02103) 51133.

Modell-Fahrtag im DB-Betriebswerk Karlsruhe-Bulach, Petergraben, ab 10 Uhr, www.dampflokfreunde.com.

Sa 13.08. und So 14.08.

Börse in A-6992 Hirschegg, Walserhaus, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (08322) 809858.

So 14.08.

Börse in 47495 Rheinberg, Messe Niederrhein, Römerstr. 87-89, 11 - 16 Uhr. (2)

Sa 20.08. und So 21.08.

Börse in A-6867 Schwarzenberg, Angelika-Kauffmann-Saal, 10 - 17 Uhr, Tel. (08322) 809858.

So 21.08.

Börse in 32257 Bünde, Stadthalle, Steinmeisterstr., 11 - 16 Uhr. (2)

Börse in 21423 Winsen, Rathausstr. (Kirche/Oldtimermarkt), 11 - 16 Uhr, Tel. (040) 6482273.

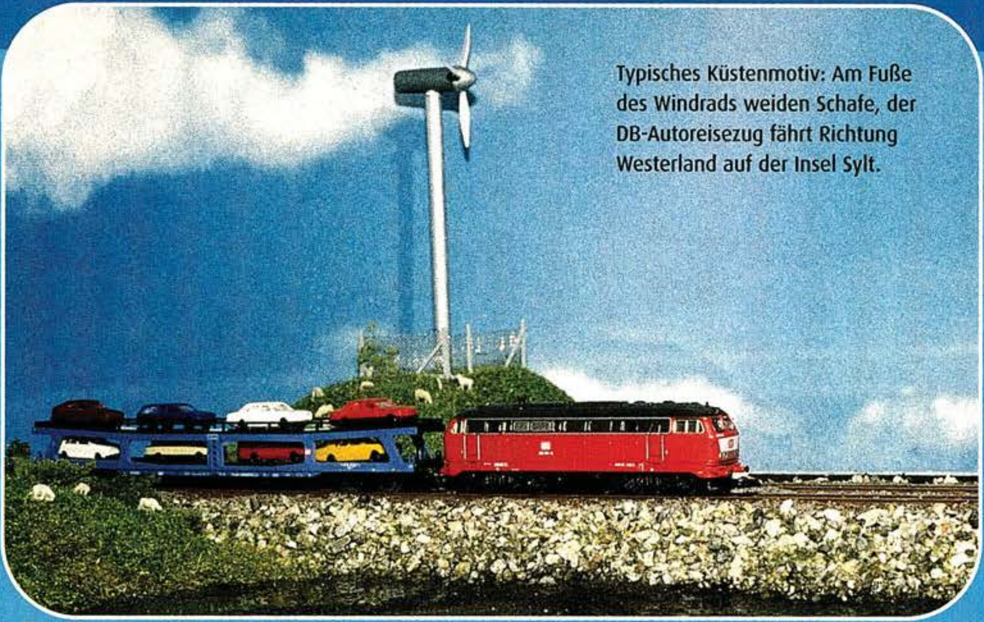
So 28.08.

Tauschmarkt in Zwickau, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, 9 - 13 Uhr, Tel. (0375) 215066.

Sa 03.09. und So 04.09.

Börse und Ausstellung zu den 11. Meininger Dampfloktagen, Dampflokwerk und Marstall, Tel. (0170) 4877354.

Ankündigungen in der **Rubrik „Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 von Januar 2002. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.



Typisches Küstenmotiv: Am Fuße des Windrads weiden Schafe, der DB-Autoreisezug fährt Richtung Westerland auf der Insel Sylt.

An der Waterkant lässt es sich leben, zumal, wenn man dort Urlaub macht. Das, dachte Manfred Wilhelm zumindest, war auch der Grund, weshalb ihn Lebenspartnerin Giesela unverfänglich nach dem Hindenburg-Damm fragte.

Ganz falsch lag der Elektriker zwar nicht. Es ging auch um Urlaub, wenn auch nicht um den eigenen, aber in erster Linie um ein Geschenk: Eine Arbeitskollegin wollte ihrem Mann zum Geburtstag ein Stück des berühmten Damms, der das Festland mit der Ferieninsel Sylt verbindet, überreichen. Natürlich nicht im Original, sondern unter der Käseglocke, im Modell also. „Etwas Festland mit Windrad, Deich und Schafen, Hindenburg-Damm mit



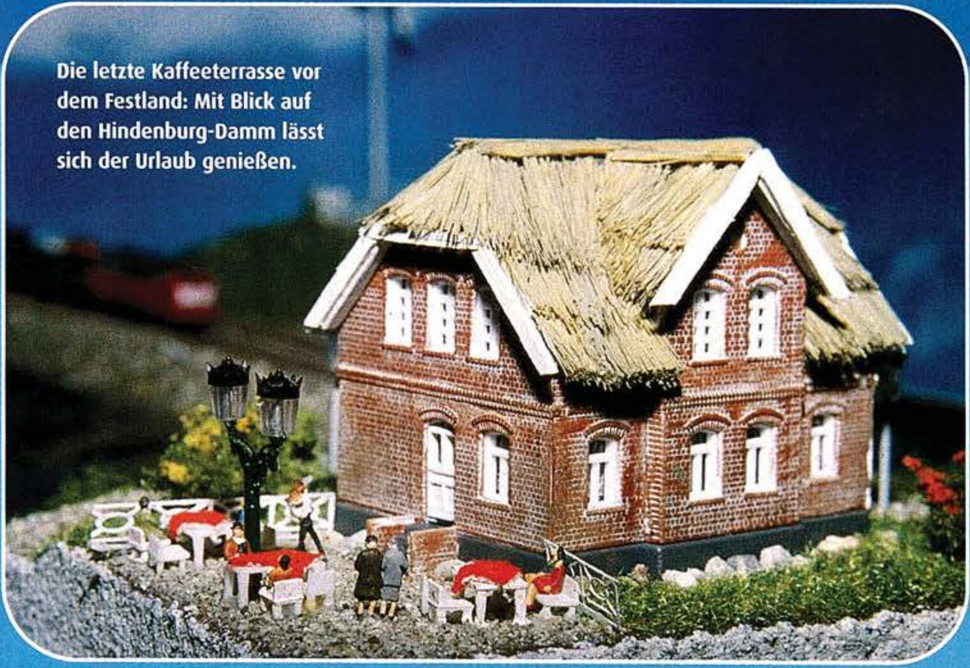
Kein Bein- und schon gar kein Dammbruch: Manfred Wilhelms Z-Diorama verbindet Sylt mit dem Festland.

Windrad, Watt und Wellenschlag

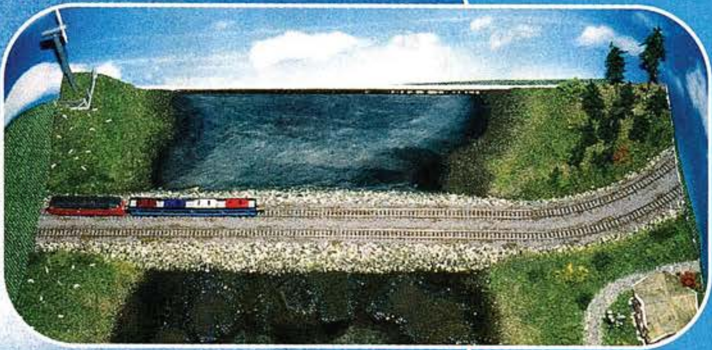
Autoreisezug sowie ein Stückchen Sylt mit Hotel nebst Kaffeeterrasse sollte es sein", erinnert sich Manfred Wilhelm, selbst bgeisterter Z-Bahner.

„Für eine Käseglocke war das aber selbst in Z schon zu viel", schmunzelt der inzwischen 58-Jährige und fügt hinzu: „Aber so sind nun einmal die Sylt-Fans!"

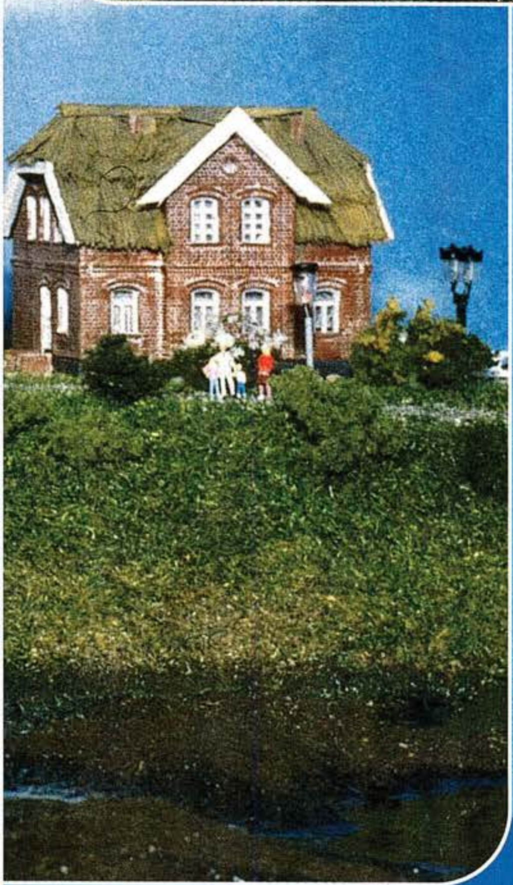
Man einigte sich schließlich auf ein Diorama mit 60 und 35 Zentimetern Kantenlänge. Nicht ohne die Forderung, dass dann der Zug auch fahren können müsse. Die Auftraggeberin, eine talentierte Hobby-Malerin, „zeichnete mir flugs noch eine Skizze, nach der ich das Diorama fertigte, natürlich voll funktionsfähig", schildert Wilhelm und räumt mit einem verschmitzten Lächeln und hessischem Zungenschlag ein, dass er selbst noch nie auf der Deutschen beliebtester Nordsee-Urlaubsinsel weilte.



Die letzte Kaffeeterrasse vor dem Festland: Mit Blick auf den Hindenburg-Damm lässt sich der Urlaub genießen.



Auf einen Blick: Ganze 0,6 Meter lang und 35 Zentimeter breit ist das funktionstüchtige Diorama, das Festland und Insel im Maßstab 1:220 verbindet.



Fotos: Manfred Wilhelm

Dafür ist ihm dieses See- oder besser Seh-Stück bemerkenswert gut gelungen.

Eine acht Millimeter dicke Sperrholzplatte bildet die Unterlage. Deren Unterseite „habe ich mit feinem Schmirgelleinen bearbeitet und zweimal gestrichen, mit nußbaumfarbener Beize und mit Klarlack", schildert Manfred Wilhelm, wie er sicherstellte, dass sich die Grundplatte nicht verzieht. Gummipuffer als Aufstellhilfen und Seitenanschlagsleisten für die Abdeckung folgten.

Aus zehn und 20 Millimeter dicken Styrodur-Platten entstanden Landteile und Damm. „Zum Verkleben verwandte ich Ponal-Holzleim", erzählt Wilhelm. Mit einer groben Holzfeile arbeitete er sodann die Landschaftsformen und die Dammböschung aus.

Zur Gestaltung der Dammaufschüttung ging Manfred Wilhelm seitenweise vor: „Zunächst bestrich ich eine Seite mit Ponal, bestreute am schräg gestellten Diorama die Böschungsflanke mit kleinen Natursteinchen und benetzte diese mit verdünntem Weißleim." Anschließend erhielt der Damm mit Ausnahme des letzten Viertels unter der Krone eine dünn gestreute Auflage grünen Turfs von Woodland Scenics. „Sie stellt die Algen- und Moosschicht der teilweise vom Wasser umspülten Stein-Dammaufschüttung dar", erklärt Wilhelm, der sich auch bei der Wattgestaltung einige Mühe machte.

Ein Gemisch aus Moltofill und Weißleim bildet den Untergrund. „In die noch weiche Masse modellierte ich die für das Watt typischen Priele und Pfützen", erzählt der Schwalbacher. Nach dem Austrocknen erfolgten ein Anstrich mit braunschwarzer Dispersionsfarbe und ein neuerlicher Leimauftrag samt Einstreuung einer Mischung dunkelbraun-gräulich-schwarzen Turfs.

Aber das war noch nicht alles oder?

Manfred Wilhelm lacht: „Als Wasser verwandte ich das einfach zu handhabende Faller-Gießharz." Und verrät, wie er den Effekt der meist gräulich-silbern schimmernden See erzielte: „Ich goss die Harz-Wassernachbildung in drei Schichten; der untersten mischte ich einen Tropfen Eisen-Metallic-Farbe von Revell bei, der mittleren einen Spritzer Dunkelblau und der obersten Schicht spendierte ich noch einen Tropfen Blau."

In der Tat ein interessantes Rezept: Je nach Lichteinfall und Blickwinkel reichen die Schattierungen von Silbergrau über Schwarzgrün bis zu schimmerndem Blau.

„Die Geburtstagsüberraschung war gelungen", freut sich Manfred Wilhelm noch heute. *Karlheinz Haucke*



Praktische Pferde-Stärken: In den 50er-Jahren ist beim Holzeinschlag und Abtransport der Stämme auf den Einsatz der Rösser nicht zu verzichten.

Keine Berührungsängste: Obwohl ein Späteinsteiger setzt Günter Sulimma bei seiner stetig wachsenden H0-Großanlage auf Eigenbau und komplexe PC-Steuerung.

Aufbau-Jahre

Ach, was waren das noch für Zeiten, als das bundesrepublikanische Traumpaar Romy Schneider und Karlheinz Böhm ein Millionenpublikum in den Kinos zu Tränen rührte.

Bessere? Nun ja, das kommt auf den Standpunkt an. In jedem Fall ist's aber auch hier am östlichen Rand des Ruhrgebiets, in Unna, eine spannende. Und zumindest eine Prise der Aufbruchstimmung, jene optimistische Seite dieser durchaus nicht konfliktfreien 50er- und frühen 60er-Jahre, möchte man sich auch für die Zukunft wünschen.

Halt einmal! Wo sind wir gerade? Fotograf Jörg Hajt und ich schrecken hoch. Wir sind in Unna, das steht fest, aber die Zukunft der Aufbau- und Wirtschaftswunderjahre ist längst Vergangenheit, das neue Jahrtausend hat bereits vor geraumer Zeit begonnen. Unser Auftrag: Die H0-Anlage von Günter Sulimma zu portraitieren, in Wort und Bild.

„Nun, wie gefallen ihnen meine Szenen?", mischt sich wie auf Stichwort unser Gastgeber ein.

Bedarf es da noch vieler Worte, wenn man angesichts der Häuserzeile mit Wochenmarkt, der feine Fleisch- und Wurstwaren anpreisenden Metzgerei, dem Tempo-Dreirad im Eildiensteinsatz, der Eckkneipe mit Schultheiss-Aus- →

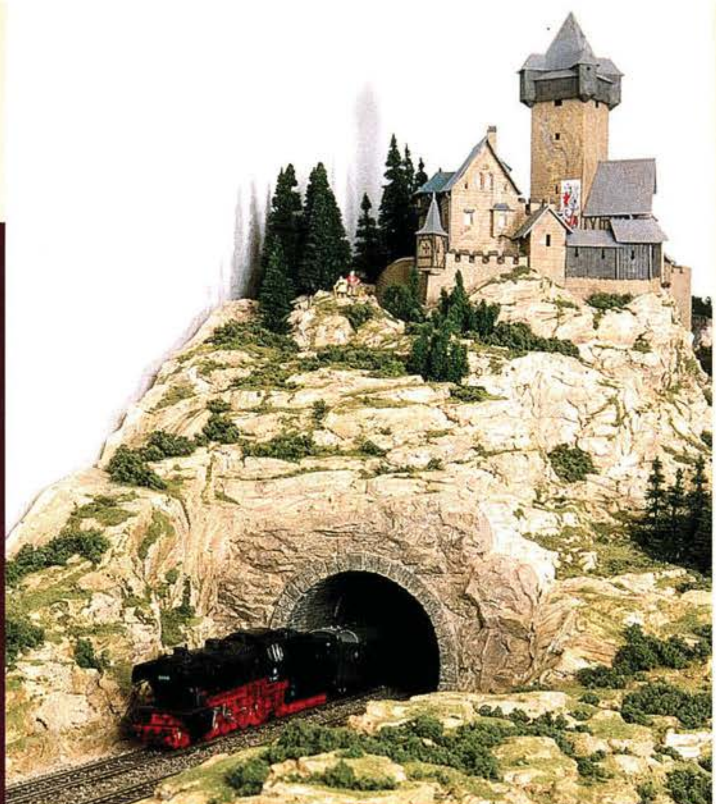




Kein Fahrdraht stört den Blick auf das Tunnelportal und die Stützmauerarkaden, die gerade 93 389 mit ihrem Personenzug einschwärzt.

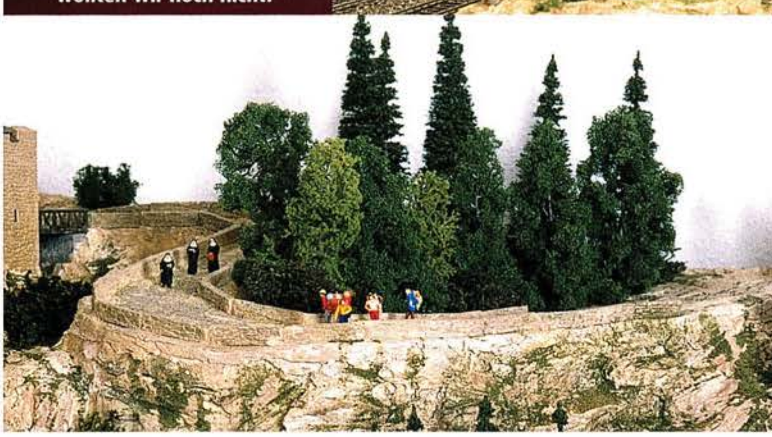


Das waren noch Zeiten: Schultheiss konkurriert mit Ritter-Bier, Kaiser offeriert seine Brust-Caramellen und im Kino läuft der Sissi-Film.



Unterhalb der malerischen Höhenburg, die häufig von den H0-Ausflüglern besucht wird, beginnt die insgesamt zehn Meter lange Paradestrecke.

„Grüß Gott" wird gleich auf dem gepflasterten Anstieg zur Burg zu hören sein. Ob die Antwort wohl lautet: „So hoch hinauf wollten wir noch nicht!"



schank und eben dem Kino mit Sissi-Film-Plakatierung glatt die Jetztzeit für einen Augenblick vergisst? Nein!

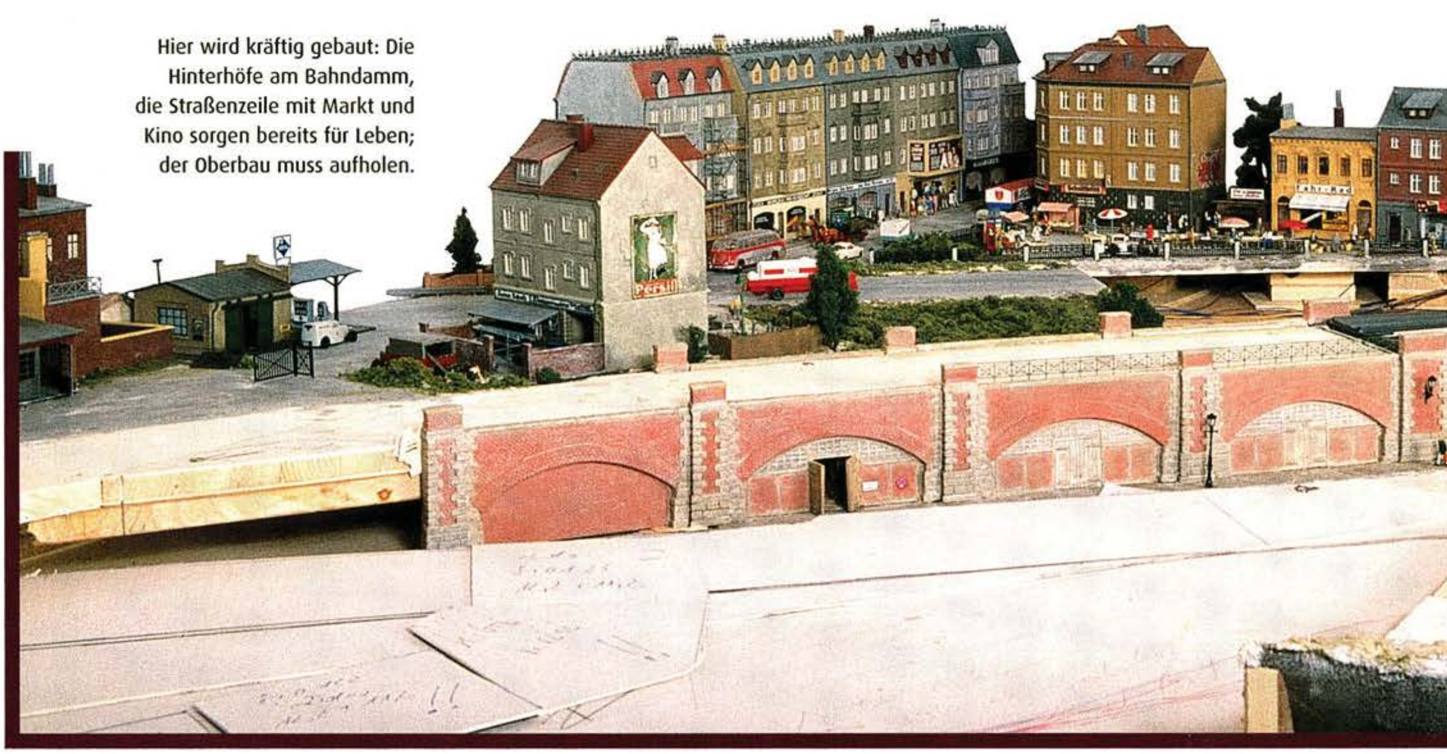
„Vielleicht war ich am Anfang etwas zu mutig", gesteht Günter Sulimma freimütig, weist mit einer ausladenden Handbewegung in den gute 35 Quadratmeter großen Hobbyraum im Untergeschoss und gleichzeitig darauf hin, dass er bislang mehr als zehn Jahre, mit Unterbrechungen natürlich, an seiner H0-Anlage arbeitet.

In der Tat, die u-förmige Großanlage zeigt höchst unterschiedliche Stadien der Vollendung: Hier spielen Kinder im Hinterhof zwischen Teppichstange und im Wind flatternder Wäsche auf der Leine, dort ist wenig mehr als das blanke Holz und die Streckenplanung anhand der Trassenbretter zu sehen – Aufbaujahre eben und das nicht nur bei der Epochenwahl!

„Es wird wohl auch noch weitere zehn Jahre dauern", schmunzelt Sulimma, „bis die Fertigstellung abzusehen ist, hoffe ich jedenfalls." Was den junggebliebenen 65-Jährigen auch nicht weiter stört, denn „mir macht das Bauen ungleich mehr Spaß, als bloß mit den Zügen herumzufahren."

Ungewöhnlich ist eben manches bei dieser Modellbahnanlage und ihrem Erbauer. Wobei wir zunächst eines tatsächlich kaum glauben können: Es ist der allererste H0-Versuch dieses sympathischen Modellbahners. „Ich bin ein

Hier wird kräftig gebaut: Die Hinterhöfe am Bahndamm, die Straßenzeile mit Markt und Kino sorgen bereits für Leben; der Oberbau muss aufholen.



Auf einen Blick

- Name: Sulimma
- Vorname: Günter
- Alter: 65 Jahre
- Geburtsort: Königsberg
- Familienstand: Verheiratet, 1 Tochter
- Beruf: Großhandelskaufmann, Diplom-Betriebswirt
- Weitere Hobbys: Wandern, Tischtennis, Garten, Radeln, Fotografie
- Musik: Schlager, Unterhaltungsmusik
- Lieblingsspeise: Kohlrouladen von Muttern





Nach und nach entsteht das stimmige Bild der Aufbau- und Wirtschaftswunderjahre, wobei Günter Sulimma einen durchaus reizvollen, wenn auch ungewöhnlichen Weg einschlägt, frei nach dem Motto: Details müssen nicht bis zum Endausbau warten.

klassischer Späteinsteiger", verrät Sulimma, dass er erst im reiferen Alter von der Faszination der Miniatur-Schienenwelten erfasst wurde. Als er jedoch hinzufügt, dass ihm der bekannte Modellbauer Rolf Siedler bei der Planung zur Seite stand, beginnen wir zu begreifen, warum dieses Erstlingswerk selbst in diesem Zwischenstadium einen so durchdachten Entwurf als bestimmenden Eindruck hinterlässt. Hinzukommt freilich, dass gerade dank der unterschiedlichen Baustadien auch die höchst professionelle Umsetzung der Pläne zu erkennen ist.

Das hat Günter Sulimma wohl gemeint, als er vorhin seinen Mut ansprach. Schließlich hat ein gelernter Großhandelskaufmann und Diplom-Betriebswirt von berufswegen keine Erfahrungswerte ob eigenen handwerklichen Geschicks. Doch das muss ihm der Neid lassen: Die offene Rahmenkonstruktion, die beiden Gleiswendeln, eigentlich alles bis hin zum Landschaftsbau und der szenischen Ausschmückung können durchaus überzeugen.



Und wer, wie Günter Sulimma, selbst die Platinen für seine PC-Steuerung von Gahler und Ringstmeier eigenhändig bestückt, ohne dabei Verluste hinnehmen zu müssen, der ist ein Naturtalent und zweifelsohne frei von Berührungsängsten.

Apropos Berührungsängste: Gemeinhin sagt man ja uns Älteren gewisse Vorbehalte gegenüber Computern nach. Sulimma lacht: „Ich bin kein Elektroniker", aber die Vorteile habe er schließlich auch noch beruflich miterlebt.

„Mit der PC-Steuerung bin ich sehr zufrieden", lobt der Ruheständler, der glatt als Westfale durchgehen könnte. Was allerdings ein Trugschluss wäre, denn Sulimmas Wiege stand in Königsberg. Die Flucht nach Westen, das Internierungslager im dänischen Jütland, diese →

Anlagen-Steckbrief

U-förmige H0-Anlage in offener Rahmenbauweise

- Maße: 6,80 x 4,95 x 5,10 m abzüglich Mittelgang
- Erbauer: Günter Sulimma
- Bauzeit: Bislang 10 Jahre
- Epoche: III
- System: Zweileiter-GS
- Gleislänge: Zirka 250 m
- Gleismaterial: Roco-Line ohne Bettung
- Rollendes Material: In der Hauptsache Roco
- Betrieb: PC-Steuerung von Gahler und Ringstmeier
- Besonderheiten: 5 Ringleitungen, 2 Stromkreise mit 22/14 Hauptblöcken, 16/12 Hilfsblöcken, 48/32 Belegtmeldern
- Anlagenthema: Zweigleisige Hauptbahn mit Abzweig
- Vorbild: Kein konkretes; Motive der 50er- und 60er-Jahre





Hier fühlt man sich sofort in die 50er-Jahre zurückversetzt. Eigene Erinnerungen an jene Zeit helfen dem gebürtigen Königsberger, Jahrgang 1940, bei der glaubhaften, zugleich liebevoll detaillierten und gut durchdachten Umsetzung in Szenen mit Erzählcharakter.

Kindheitserinnerungen sind noch immer lebendig.

Doch das ist wieder eine andere Geschichte oder auch nicht?

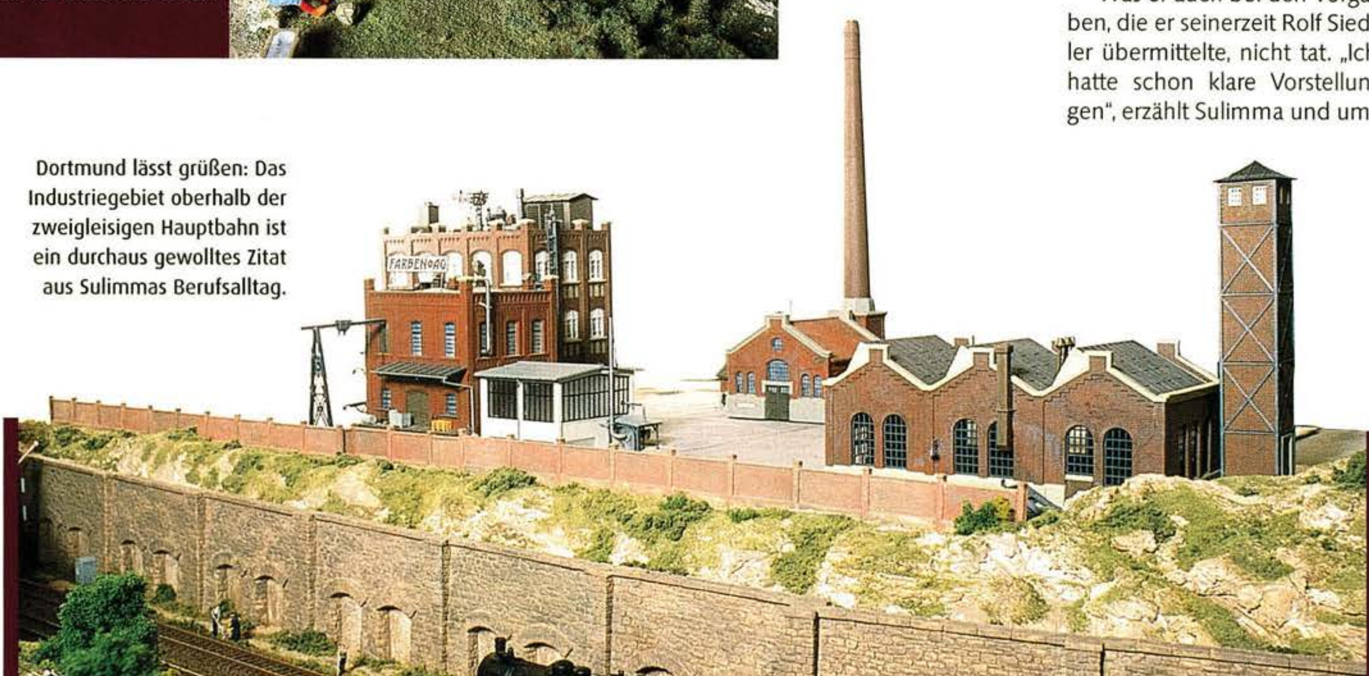
„1947 bin ich von Dänemark nach Deutschland gekommen", blickt Günter Sulimma zurück und erzählt von der „schweren Zeit bis 1952", von den Großeltern, die in der Nähe von Wernigerode lebten, von seiner Begeisterung für die Dampflokomotiven hüben wie drüben und eben davon, dass diese Erlebnisse stets mit dem Neuanfang, mit der Aufbau- und Wirtschaftswunderzeit verbunden blieben.

Noch Fragen, warum diese prägenden Jahre auch bei der Epochenwahl ihren Niederschlag fanden?

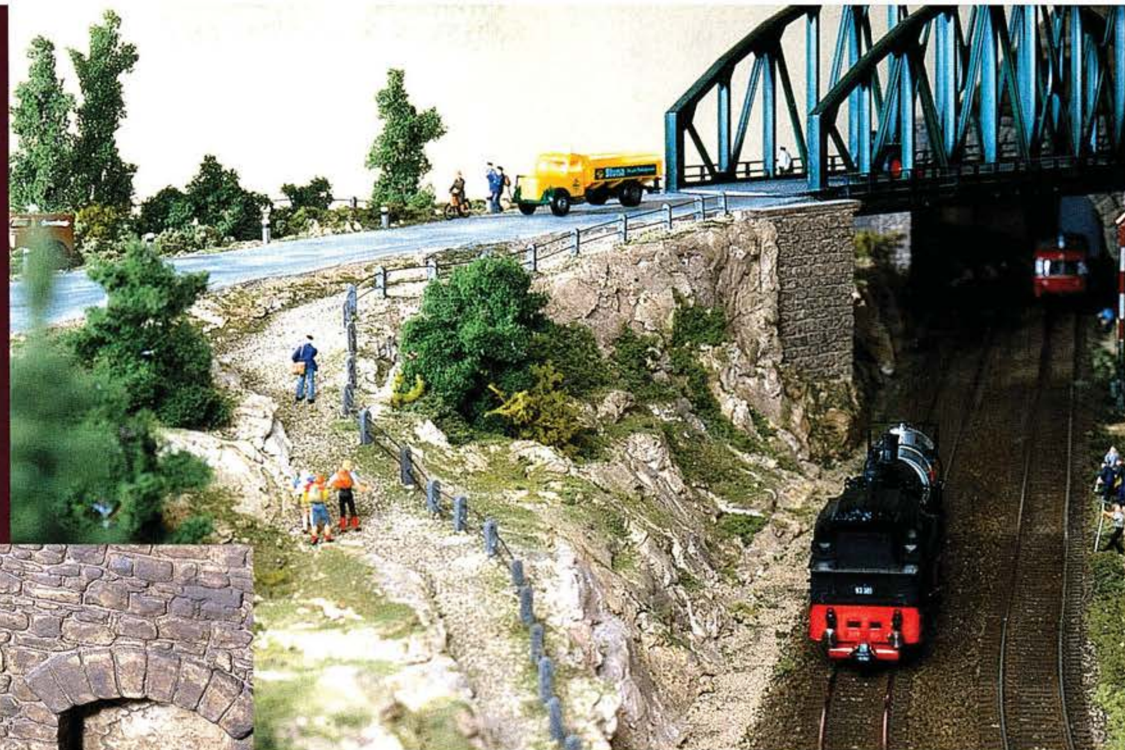
„Auch deshalb habe ich mich nur für Dampf- und Dieselbetrieb und gegen eine Oberleitung entschieden", bestätigt Günter Sulimma und fügt hinzu: „Außerdem wollte ich mich nicht verzetteln."

Was er auch bei den Vorgaben, die er seinerzeit Rolf Siedler übermittelte, nicht tat. „Ich hatte schon klare Vorstellungen", erzählt Sulimma und um-

Dortmund lässt grüßen: Das Industriegebiet oberhalb der zweigleisigen Hauptbahn ist ein durchaus gewolltes Zitat aus Sulimmas Berufsalltag.



Bis auf ganz geringe Nacharbeiten bereits gut durchgestaltet: Das Motiv mit Straßenbrücke und Bahnstrecke im Einschnitt hat unverkennbaren Reiz.



„So und nun wird wieder kräftig in die Hände gespuckt, wir steigern das Brutto-Sozialprodukt", fordert Willi Heiermann die Arbeitskollegen auf.



Fotos: Jörg Hajt

reißt das Projekt: Eine zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn sollte es sein, mit einem großen Durchgangsbahnhof, einer Stadt, einem Industriegebiet und einem Bahnbetriebswerk.

Insgesamt drei Schattenbahnhöfe, drei-, zwei- und achtgleisig, sind bereit, in nicht allzuferner Zukunft die Gleise inklusive der runde zehn Meter messenden Paradestrecke mit abwechslungsreichen Zugkompositionen in vorbildgerechten Längen zu versorgen.

Apropos Versorgung: Das ist doch der richtige Zeitpunkt, auf die Steuerung der Anlage zu sprechen zu kommen.

„Vier Ringleitungen sind verlegt, die der Stromversorgung und der Steuerung der Weichen und Signale, der Haupt- und Hilfsblöcke dienen", berichtet Günter Sulimma und fährt sogleich fort: „Die Anlage ist in zwei Stromkreise unterteilt, am Fahrstrom eins hängen 22 Hauptblöcke, 16 Hilfsblöcke und 48 Belegtmelder für die Bremsabschnitte und Haltepunkte, am Fahrstrom zwei 14 Hauptblöcke, zwölf Hilfsblöcke und 32 Belegtmelder." Eine weitere Ringleitung dient der Versorgung der Beleuchtungsobjekte.

Verliert man dabei nicht leicht den Überblick?

„Keineswegs", belehrt uns der agile Mittsechziger, der gelegentlich sogar noch für Jahn Dellwig in der Tischtennis-Kreisklasse antritt, „die Leitungen, ehemals Telefonkabel, sind mit Nummern versehen und außerdem habe ich sie noch farblich gekennzeichnet."

Sollte also einmal der Fall eintreten, dass der PC via Bildschirm eine Störung meldet, „ist der Fehler schnell gefunden", meint Günter Sulimma und verspricht, das demnächst auch vorzuführen.

Wir wollten ohnehin wiederkommen! *Karlheinz Haucke*

MODELLBAHN AKTUELL

FALLER ▸ *Pizzeria in H0, Haltepunkt in N*

Für Genussmenschen unter den Preiserlein bieten die Gütenbacher das Gasthaus „Zur Krone", die Pizzeria „Alfredo" und die Paradies-Bar an. N-Bahner werden unter anderen mit einer Shell-Tankstelle der 60er-Jahre, einer Sägemühle, dem Stadt-Postamt, einer Reliefhäuserzeile, und einem Haltepunkt bedacht.

MÄRKLIN ▸ *Franco-Crosti-42.90 in Z*



Exklusiv für Eurotrain produzieren die Göppinger einen aus einem Pwgs entstandenen ozeanblauen Bundesbahn-Gerätewagen in H0. Als frühe Epoche-III-Version rollt die 42 9001 (Bild) mit Franco-Crosti-Abgasvorwärmer ins Z-Bahnbetriebswerk.

L.S. MODELS ▸ *Belgischer Barwagen in H0*



Für Epoche-IV- und -V-Züge bietet L.S. Models einen maßstäblich langen Bar-Dancing-Wagen der belgischen SNCB an. Info: L.S. Models, Internet: www.lsmodels.com.

BORN ▸ *Schweizer Kühlwagen in H0*



Der Spezialist für hochwertige Messing-Kleinserienmodelle nach Schweizer Vorbildern stellt einen privaten, bei den SBB eingestellten, vierachsigen Tiefkühlwagen (Art.-Nr. 5078-F) vor. Das aus Messing gefertigte Epoche-II-Fertigmodell ist dem Vorbild exakt nachgestaltet. Info: Modellbaustudio Born GmbH, Kluggasse 12, CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041)(055)2111303, Fax (0041)(055)2107903, Internet: www.modellbaustudio.ch.

PREISER ▸ *König Ludwig II. in H0*



Mit Bayerns geheimnisumwittertem Märchenkönig Ludwig II. (links) setzen die Rothenburger Kleinkunst-Werkstätten ihre H0-Serie historischer Persönlichkeiten fort. Ebenfalls in exklusiver Klarsichtbox-Einzelverpackung stehen der Passant mit Gipsbein und Krücken, der Zeitungsleser, der Fußgänger mit Mantel überm Arm, der eilige Monsignore (rechts), der Bahnpolizist und der Gepäckträger (mitte) zur H0-Anlagenbelebung bereit. Ein Industriearbeiter-Sextett mit Helm und Steppjacke vertritt die Nenngröße 0.

ADE ▸ *Blaue F-Züge der Deutschen Bundesbahn in H0*



Der im Herbst vergangenen Jahres angekündigte vierteilige F-Zug der DB mit drei Wagen Erster Klasse und einem Halbspeisewagen kommt für die Epoche IIIa in stahlblauer Lackierung nun zur Auslieferung (Liliput-05 zählt nicht zum Lieferumfang!). Info: Ade-Eisenbahnmodelle, Ulrike Ade, Kelterplatz 3, 72636 Frickenhausen Tel. (7025)911487, Internet: www.ade-eisenbahn-modelle.de.

HAMMERSCHMID ▸ *Büssing-Lkw in N*



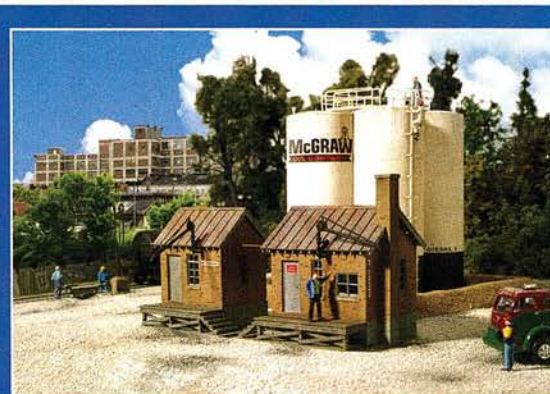
Aus Anlass des 20-jährigen Bestehens der Firma Hammerschmid fertigt der Kleinserien-Hersteller ein N-Metall-Modell des Büssing-Dreitonners von 1903. Info: Hammerschmid Präzisionsmodelle, Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel./Fax (08801)1744, Internet: www.hammerschmid.de.

TRIX ▸ *N-Glaskasten mit Selectrix-Decoder*



Der werkseitig auf Analogbetrieb eingestellte Glaskasten 98 301 in DRG-Ausführung (Bild) verfügt über einen zweisprachigen Selectrix-Decoder, der auch DCC versteht. Als blaue Dame präsentiert sich 031022 mit Altbaukessel im Bundesbahn-Zustand der 50er-Jahre. Sie bietet sich als Zuglok an für die Minitrix-Zehnersets von auch einzeln erhältlichen Rheingold-Wagen der jungen DB. N-Schweiz-Fans erfreut der Epoche-V-Avia-Knickkesselwagen.

US-Corner



Die Ölhandlung bereichert das H0-Industrie-Gebiet.

Aus heutiger Sicht wird Öl in Zukunft ein knappes Gut. Grund genug, sich ein Öllager (oben), zumindest in H0, anzulegen. Zur Herstellung des H0-Kunststoff-Bausatzes (Art.-Nr. 933-2913) von Walthers wurde der Bodenschatz natürlich auch benötigt. Der Bausatz ist über den spezialisierten Fachhandel erhältlich. Der frühere Bausatz-Spezialist Roundhouse stellt das H0-Modell eines um 1900 gebauten Viehverschlagwagens (Stock Car) als H0-Fertigmodell (Art.-Nr. 84201) vor. Das umfangreiche Neuheitenpaket von Athearn umfasst beispielsweise einen H0-Transportwagen der Santa Fe mit detaillierter Holzladung (Art.-Nr. 92713), einen Feuerwehrwagen auf Ford-Basis (Art.-Nr. 91815) in H0 und einen ebenso fein detaillierten Ford-Möbelwagen in N (Art.-Nr. 10092). Roundhouse- und Athearn-Modelle sind über Noch erhältlich.



Viehverschlagwagen von Roundhouse in H0.



Der 60-Fuß-Bulkheadcar wurde ab den 70er-Jahren eingesetzt.

LEMACO ▸ *BB 67000 der SNCF in 0*



Lemaco bietet die französische Standard-Diesellok BB 67000 in diversen Ausführungen als Messing-Modell im Maßstab 1:43,5 an. H0-Bahner erhalten die Schweizer Tenderlok Ec 3/4. Info: Lemaco, Chemin du Croset 9, Cas Postale, CH-1024 Ecublens, Tel. (0041)(021)6918991,

LENZ ▸ *Spur-0-Gleise*

Die ersten Elemente des Spur-0-Gleissystems sind da: Standardgerade, Ausgleichsstück für Diagonale, Flexgleis, Anschluss-Set, Standardbogen R = 914,4 mm, Parallelbogen R = 1028,7 mm, Schienenverbinder, Isolier-Schienenverbinder.



MODELLBAHN AKTUELL

AUHAGEN ▸ *Güterschuppen in H0 und Gärtnerei in 1:100*

In der bekannten und leicht beherrschbaren Raumzellenbauweise liefert Auhagen den Güterschuppen für H0 (Bild) aus. Eine Wiederauflage feiern die Gärtnerei im Maßstab 1:100 sowie die Stadthäuser der Schmidtstraße, diese im exakten H0-Maßstab. Aus dem preußischen Eichenhof wurde ein Landhaus entwickelt, zu dem ein Schuppen gehört. Abgerundet werden die Auhagen-Neuheiten durch Hintergrundkulissen einer norddeutsch bis holländisch anmutenden Kleinstadt und ein Komplettset mit Materialien zur Landschaftsgestaltung, das auch angenehme Probiergrößen enthält.



PIKO ▸ *Purpurrote Epoche-IV-218 in H0*



Als Regensburger 218 216-0 rückt das H0-Modell (Bild) der purpurroten Epoche-IV-Maschine ins Hobby-Programm der Sonneberger. Ebenfalls in die Hobby-Produktlinie gehören die zweiachsigen Kesselwagen von Minol – DR-Epoche IV – und BP – DB-Epoche IV – sowie die Containertragwagen Lgs 579 von DB Cargo mit einem Cosco-Behälter beziehungsweise zwei „P&O"- und „MSC"-Containern. Der Sinalco-Taurus ergänzt gleichfalls das Hobby-Sortiment, während der Sinalco-Kühlwagen mit Bremserhaus im normalen Programm erscheint. In der Epoche III war das Vorbild des vierachsigen Bahnpostwagens F4h der österreichischen Bundespost unterwegs.

POLA ▸ *Werkbank und Kanonenofen in II*

Der Ausstattung von Büro und Werkstatt dient das Zubehör, das Faller dem Pola-Sortiment im Maßstab 1:22,5 zuordnet. Die Werkbank mit Schraubstock, verschiedenen Werkzeugen und Amboss könnte in einer Schmiede Aufstellung finden. Auch der klassische Kanonenofen ist bis weit in die Epoche III hinein zu verwenden. Der Büroschreibtisch mit Drehstuhl, Schreibmaschine, Tischlampe und Wählscheiben-Telefon passt stilistisch am besten in eine die 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts thematisierende Miniatur-Welt.

LILIPUT ▸ *GEE-Dampfspeicherlok in H0*



Die epochengemischte Liliput-Garnitur besteht aus der Dampfspeicherlok (Epoche V) der Gewerkschaft Erdölraffinerie Emsland (GEE) und dem sechsachsigen Epoche-III-Tiefladewagen, auf dem der vierachsige Personenwagen der Zillertalbahn reist. Weiterhin rollen eine kleine OMV-Werksdiesellok (ex ÖBB) und ein passendes Wagenset an.

SACHSENMODELLE ▸ *Rote Ferkeltaxe in H0*



In technisch und gestalterisch überarbeiteter Ausführung rollt die Epoche-III-Ferkeltaxe der DR an.

MBA ▸ *Kabelverteilschutzhäuschen*



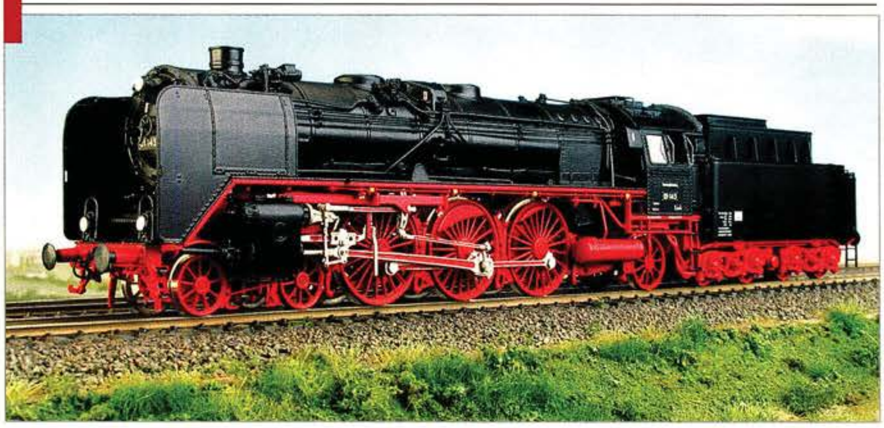
Das Kabelverteilschutzhäuschen (KEV) ist ein wichtiges Detail an Schweizer Bahnlinien. Das in 1:87 und 1:45 erhältliche KEV-Häuschen ist aus Dentalgips gegossen und zweifarbig koloriert. Info: Modellbau-Atelier Pirovino, Bannwaldweg 20, CH-7206 Igis, Tel. (0041)(081)3226041, Fax (0041)(081)3226182, E-Mail: mba@mbapiro.ch.

WIKING ▸ *Wechselkoffer-Zentralachshängerzug in H0*



Als Wechselkoffer-Zentralachshängerzug (Bild) hat der MAN TG-A XXL seinen aktuellen Epoche-V-Auftritt in H0. Da hat die Besatzung des VW-Touareg-Streifenwagens (Bild) offenbar keinen Anlass zu Beanstandungen. Im Rahmen der H0-Modellpflege erscheinen die Klassiker-Freunden ans Herz gewachsene Freiluft-Ente mit offenem Verdeck und der Mercedes-Benz 300 als Farbvarianten.

WEINERT ▸ *Ganzmetall-Altbau-01 in H0*



Parallel zur Altbau-01 der DR (Bild) legt Weinert die Tauschradsätze für die Roco-01 wieder auf. Desweiteren rollen im Schmalspur-Sortiment ein Reko-Personenwagen von 1948 und ein Zwischenwagen für Rollbockzüge an. Info: www.weinert-modellbau.de.

VIESSMANN ▸ *N-Oberleitungsmasten*



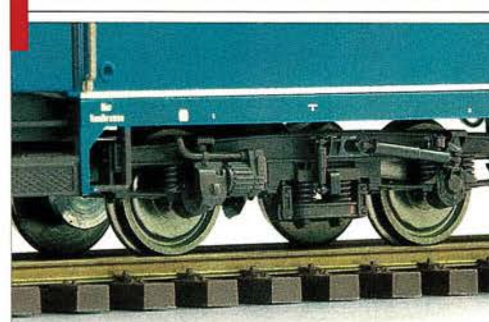
Die N-Oberleitung kann mit Rohrauslegern über zwei (Höhe 85 mm) oder drei (Höhe 96 mm) Gleise ausgebaut werden. Die beiden enthaltenen Turmmasten sind auch einzeln erhältlich.

RIETZE ▸ *Iveco Eurocargo in H0*



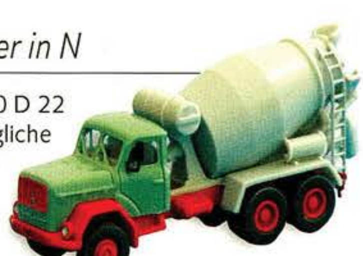
Der Variantenkönig, der Kompromisse überflüssig macht – so heißt es in einer Iveco-Selbstdarstellung –, erscheint als Formneuheit im Maßstab 1:87. Zuerst kommt der 7,5-Tonner in der Ausführung ab Baujahr 2003 mit neutralem Kofferaufbau sowie rotem oder blauem Fahrerhaus (Bild) in den Fachhandel. Für das zweite Halbjahr sind Varianten angekündigt.

REYER ▸ *Finescale-Radsätze in H0*



Radsätze für Ade- und Roco-Wagen (Bild Roco Bm 234) liefert der Ludwigsburger Uli Reyer. Die Radscheiben (Durchmesser 11 mm) weisen eine Breite von 2,2 mm bei einer Spurkranzhöhe von 0,5 mm auf. Die damit ausgerüsteten Wagen fahren auf normalen Zweileiter-Gleisen heutiger Fertigung. Info: Uli Reyer, Tammer Str. 23, 71634 Ludwigsburg, Tel. (07141)220739, Fax (07141)220774, E-Mail: UliReyer@gmx.net.

LITTKE ▸ *Magirus-Betonmischer in N*

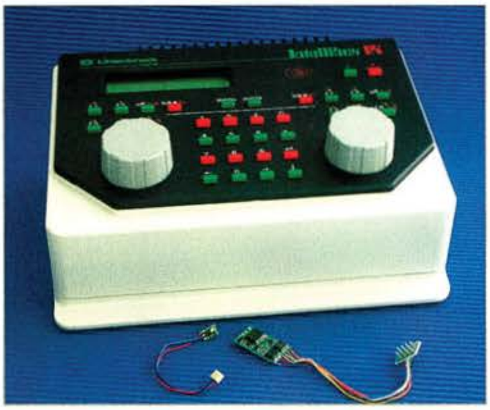


Littkes N-Modell des Magirus-Deutz 230 D 22 mit Stetter-Betonmisch-Aufbau weist bewegliche Schütten auf. Info: T. Littke, In der Steige 37, 71397 Leutenbach, Fax (07195)580153, E-Mail: littkenmodelle@aol.com.

MODELLBAHN AKTUELL

UHLENBROCK ▸ *Intellibox IR und Lissy-Module*

Die Digital-Zentrale Intellibox (hinten) erhielt einen Infrarot-Empfänger und arbeitet nun direkt mit der Infrarot-Fernsteuerung Iris zusammen. Der Multiprotokoll-Decoder 76420 (vorne rechts) ist der



Nachfolgetyp für den 76520, dem er voraus hat, dass die Susi-Schnittstelle auch für die Lissy-Sendemodule genutzt werden kann. Das Mini-Sendemodul (vorne links) misst nur 7 x 5,1 x 1,7 mm und kann einfach an die Susi-Schnittstelle gesteckt werden.

NEG ▸ *Triebwagen T4 in H0*

Auf 250 Exemplare limitiert ist das auf einem Kleinbahn-Fahrzeug basierende, vom österreichischen Hersteller Reckzügel produzierte H0-Modell des Jenbacher-Dieseltriebwagens T4 der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft Niebüll (NEG). Das Gleichstrommodell wird von zwei Mabuchi-Motoren angetrieben und bis zum 30. August 2005 zum Einführungspreis von 389 Euro angeboten. Info: Kunden-Service-Center NEG Niebüll GmbH, Bahnhofstr. 6, 25899 Niebüll; E-Mail: kundencenter@neg-niebuell.de.

DR. KUNZE ▸ *Gbs 254 mit MZ-Beschriftung in TT*



MZ-Motorräder aus Zschopau beförderte das Vorbild des gedeckten Güterwagens der Gattung Gbs 254, den Dr. Jürgen Kunze mit entsprechender Sonderbeschriftung in TT aufgelegt hat. Info: Fa. Modist, Wallburgstr. 4, 42857 Remscheid.

IMT ▸ *Gleispositionierschablonen*

Einlegelehren für Gleispositionierschablonen, Wupper-Modul-Gleispositionierschablonen der Baugrößen H0, TT, N und Z für Gleislagen nach NEM 112 und 122 sowie zu MOBAdulen und Wupper-Modulen passende Gleispositionierschablonen der Baugrößen 0, I und IIm für Gleislagen nach NEM 112, 122 und 123 hat IMT neuerdings im Sortiment. Infos: IMT, Gisela Lenzen, Alfred-Dobbert-Str. 57, 42111 Wuppertal, Tel. (0202)706312, Fax (0202) 7054627.

REVELL ▸ *Eitel-NSU TT in I*



Als Epoche-V-Fahrzeug präsentieren die Ostwestfalen ihr jüngstes NSU-TT-Modell (Bild) in der Baugröße I: Der von Dino Eitel und Achim Koch auf der Basis eines 1200 TT aufgebaute Vorbildflitzer, seit 1992 im Renneinsatz, verfügt über einen Hubraum von 1300 ccm und leistet 122 PS. Die 1:32-Miniatur erscheint in der Monogram-Produktlinie und kann auch auf Slotracing-Bahnen eingesetzt werden.

BUSCH ▸ *Audi A6 Avant in H0*



Prachtvoll steht das H0-Modell des Audi A6 Avant da. Der aufwendig bedruckte Kombi trägt Nummernschilder.

FLEISCHMANN ▸ *Ovw Würzburg in N*



Den offenen fein detaillierten Hochbordwagen Ovw Würzburg fertigt Fleischmann in N.

HERPA ▸ *New Mini in N*

Eine Neukonstruktion stellt der New Mini dar, von dem Herpa zwei Mini-Cooper (Bild) als Set anbietet. Der Epoche-IV-MAN des Typs F8 rollt als Pritsche-Plane-Hängerzug von Riwatrans an.



FÜNFTER MODELLBAHNTREFF GÖPPINGEN

Märklin-City im Ausnahmezustand

● „Uns freut besonders die große Zahl an Familien", hielt Märklin-Chef Paul Adams in seinem Resümee fest, das in der Feststellung gipfelte, dass das Interesse an der Modelleisenbahn weiterhin ungebrochen ist. Zwar erreichte der von der Stadt Göppingen und Märklin am 11. und 12. Juni ausgerichtete fünfte Modellbahntreff nicht die insgeheim erhoffte Besucherzahl von 50000, doch mit über 40000 Schaulustigen aller Altersstufen befand sich Märklin-City auch so im Ausnahmezustand. An sechs Standorten und auf über 6000 Quadratmetern Ausstellungsfläche konnte sich das Publikum von der Vielfalt des Hobbys und dem breiten Spektrum des Märklin- und Trix-Sortiments in den verschiedenen Nenngrößen einen hautnahen Eindruck verschaffen. Die Fahrzeugschau mit unter anderen 38 3199 im Göppinger Bahnhof schlug zudem die Brücke zum Vorbild. Und im Märklinmuseum waren die seinerzeit gestohlenen Ausstellungsstücke wieder zu bewundern. Zahlreiche Mitmachaktionen sorgten für Abwechslung, die Läufe um die Hochgeschwindigkeits-Weltmeisterschaft für Spur-I-Schienenfahrzeuge für Gedränge und staunende Blicke. Den bisherigen Weltrekord von 97,5 km/h übertraf das Fahrzeug der Allgaier-Ausbildungswerkstatt, als es am Sonntag beim Wettrennen mit dem von Willy Wankwalder gesteuerten Formel-2-Flitzer 106 km/h erreichte. Der Auftakt des Modellbahntreffs fand bereits am Freitag, 10. Juni, mit der Eröffnung der historischen Musterblatt-Ausstellung statt: Märklin-Chef Paul Adams begrüßte dazu im Göppinger Rathaus zahlreiche Gäste aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft.



Foto: Haucke

Zeigte sich voller Vorfreude schon bei der Eröffnung der Musterblatt-Ausstellung im Göppinger Rathaus: Märklin-Chef Paul Adams.



Vom erstmals in den Modellbahntreff eingebundenen Gelände des Gleisbauspezialisten Leonhard Weiss pendelte der Nördlinger Schienenbus zum Bahnhof. Die V 100 (lks.) hatte die S 3/6 zur Fahrzeugschau gebracht.



Foto: Ilona Eckert

Beim Wettrennen mit dem Formel-2-Flitzer stellte das findige Team der Allgaier-Ausbildungswerkstatt einen Weltrekord auf.

MESSE SINSHEIM

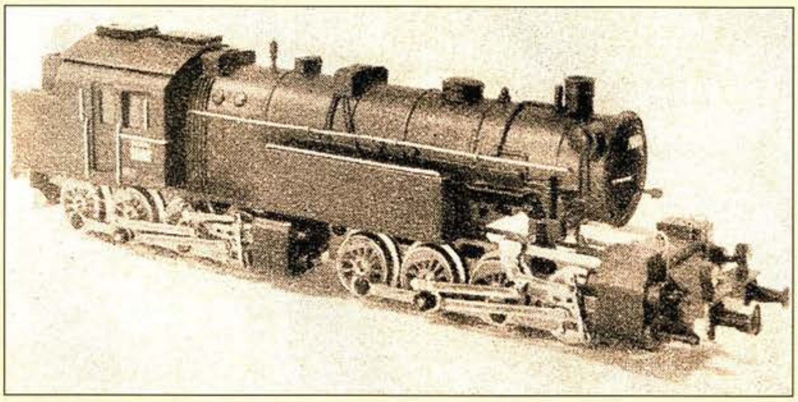
Schall-Gruppe geht 2007 nach Stuttgart

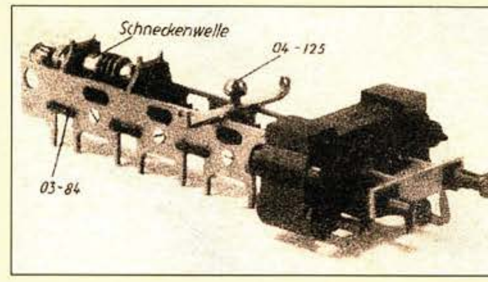
● Die Messe Sinsheim steht vor einer ungewissen Zukunft. Die Schall-Gruppe, die unter ihrem geschäftsführenden Gesellschafter Paul Eberhard Schall das Messegelände an der Autobahn A6 in den letzten Jahren Zug um Zug ausgebaut und modernisiert hatte, kehrt Sinsheim den Rücken. Mit erheblichen finanziellen Investitionen waren die Erweiterungen der Hallenkapazitäten, der Parkplätze und die Verbesserung der Verkehrsanbindung verbunden. „Doch jetzt sind flächen- und kostenmäßig die Grenzen erreicht", begründeten Paul Eberhard Schall und Geschäftsführerin Bettina Schall die Entscheidung für den Wechsel von Sinsheim nach Stuttgart. Nach mehrmonatigen Verhandlungen einigten sich die Stuttgarter Messe- und Kongressgesellschaft und die Schall-Gruppe auf eine langfristige Zusammenarbeit. Diese sieht vor, dass Schall als Gastveranstalter sein komplettes Messeprogramm einschließlich Faszination Modellbau und Echtdampf-Hallentreffen schrittweise von Sinsheim in die Neue Messe Stuttgart einbringt. „In Stuttgart entsteht eines der modernsten Messegelände Deutschlands, wenn nicht gar Europas in optimaler Lage, mit bester Infrastruktur und zeitgemäßer Hallengestaltung", betonte Paul Eberhard Schall und ergänzte: „Wenn wir weiterhin in der obersten Liga mitspielen und nicht ins Mittelfeld abrutschen wollen", wäre es unternehmerisch unsinnig und unverantwortlich, gegen die Interessen eines Großteils der Aussteller an bisherigen Strukturen festzuhalten. „Die Zukunft fordert mutige Entscheidungen von uns, deshalb die Entscheidung für Stuttgart", bekräftigte Schall und sparte nicht mit Vorschusslorbeeren für die Stuttgarter Messe, die nun auf den Fildern entsteht, nachdem deren Gegner im Rechtsstreit unterlegen waren: „Wenn wir uns für neue Wege entscheiden, dann entscheiden wir uns immer auch für das Beste!" Was den bisherigen Standort Sinsheim betrifft, so werde die Schallgruppe „bis 2008 alles tun, um die Qualität ihrer Veranstaltungen und Dienstleistungen dort für ihre Aussteller zu sichern und im Rahmen der Möglichkeiten auszubauen". Dass Sinsheim dann allerdings mehr als nur ein schmerzhafter Einschnitt bevorsteht, machte Paul Eberhard Schall auf der Jahrespressekonferenz der Stuttgarter Messe- und Kongressgesellschaft am 8. Juni 2005 deutlich, wo er jeden etwaigen Zweifel an der Neuausrichtung seines Unternehmens ausräumte: „Wir planen, bereits im Herbst 2007 mit der Motek nach Stuttgart zu gehen, und wir werden auf jeden Fall ab 2008 alle anderen Messen in Stuttgart durchführen!"

MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 45 JAHREN: Bauanleitung für die Gelenklok BR 96 (bayr. Gt 2 x 4/4) in H0





● In den 50er- bis 70er-Jahren gehörten komplexe Anleitungen für den Eigenbau von Modell-Triebfahrzeugen zum Markenzeichen des MODELLEISENBAHNER. Wer über einiges Geschick verfügte, konnte manche Lücke der Hersteller nach guten Vorlagen schließen. Könner des Fachs wie der Erfurter Fritz Hornbogen schreckten auch vor so komplizierten Vorbildern wie der BR 96 (bayr. Gt 2 x 4/4) nicht zurück. Er gab sein Fachwissen in den Heften 8 und 9/1960 an die Leser weiter. Aufgeteilt hat Hornbogen die Fertigung in die Baugruppen Führerhaus mit Wasserkästen, Lokkessel, hinteres Triebgestell und vorderes Triebgestell. Er setzte ein gewisses Können voraus: „Da schon verschiedene Baupläne über den Lokomotivbau veröffentlicht wurden, möchte ich nicht auf Einzelheiten für die Einzelteilherstellung eingehen, sondern werde nur die wichtigsten Punkte beim Bau des Modells herausstellen."

SCHWEIZ

Blaues Krokodil

● Zum diesjährigen Jubiläum des Glacier-Expresses (siehe MEB 7/05) wurde eines der bekannten RhB-Krokodile kobaltblau umlackiert. Die Ge 6/6 412 strahlt nun im eleganten Farbton der historischen Pullmann-Wagen und wurde so am 5. Juni 2005 der Öffentlichkeit vorgestellt. Gemeinsam mit diesen Wagen wird die 412 in diesem Jahr noch öfters in Graubünden unterwegs sein. Eingebunden in die Umlackierungsaktion waren auch die beiden Modellbahnhersteller LGB und Bemo, die am selben Tag ihre jeweiligen Modelle in IIm und in H0m präsentierten.

Fotos (2): Geier





Gut getroffen haben LGB und Bemo den Farbton des Vorbildes (o.). Das Original (re.) passiert am 6. Juni 2005 mit den historischen Pullmann-Wagen im Schlepp Castrisch.

MODELLBAU-SEMINAR

Tipps vom Meister

● Vom 1. bis zum 3. Oktober findet das erste MRG-Modellbau-Seminar in Bad Mergentheim statt. Modellbauer Michael Robert Gauß, der auch für den MODELLEISENBAHNER Dioramen erstellt, möchte sein Können an kreative Hobbyfreunde weitergeben. Im dreitägigen Kurs wird ein Felsdiorama geschaffen und es werden alle dazu notwendigen Techniken erlernt. Die Anmeldung erfolgt bis zum 31. Juli bei der Volkshochschule Bad Mergentheim, Tel. (07931) 57138. Die Seminargebühr beträgt 120 Euro normal und 110 Euro für MEB-Abonnenten. Nähere Informationen siehe MEB 6/2005.

KATO/LEMKE

Preis-Korrektur

● Durch einen Übermittlungsfehler wurde beim Test (MEB 7/2005) des N-Thalys von Kato/Lemke ein zu niedriger Preis angegeben. Der korrekte unverbindliche Verkaufspreis für den zehnteiligen Zug liegt bei immer noch günstigen 259 Euro.

MEHR ZEIT FÜR KINDER

Mitmachinitiative: Mein Papa und ich

● Unter dem Moto „Mein Papa und ich" hat der eingetragene Verein „Mehr Zeit für Kinder" gemeinsam mit Märklin eine Initiative zur Förderung des Miteinanders in der Familie gestartet. Gerade die Bindung zwischen Vater und Kind, so Vereinssprecher Thomas Hofmann, unterstütze die Entwicklung des Nachwuchses und lasse ihn profitieren. Ein gemeinsames Hobby fördere das Miteinander, stelle die Gemeinsamkeiten spielerisch in den Vordergrund und setze einen generationsübergreifenden Erfahrungsaustausch in Gang. Ein klassisches Bindeglied zwischen den Generationen ist die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. Das Engagement der Göppinger Firma Märklin zielt darauf ab, das gemeinsame Spiel zu fördern: Die Renaissance der Modellbahn ist so auch ein Beitrag fürs funktionierende Familienleben mit Spaßfaktor für jung und alt. Weitere Informationen zu „Mein Papa und ich" sind unter der Rufnummer 069/1568960 zu bekommen.

BAIENFURT

Grund zum Feiern: 40 Jahre D+R

● Am 28. und 29. Mai feierte der Modellbahnhersteller D+R mit einem Fest sein 40-jähriges Bestehen. Seit Gründer Karl Heinz Damhofer vor etwa zwei Jahren verstarb, liegen die Geschicke des H0m-Herstellers in den Händen seiner langjährigen Partner Walter Rauch (für ihn steht das R im Firmennamen) und Formenbauer Yannick Kauffmann. D+R hat sich auf die Herstellung fein detaillierter Kunststoff-Wagenmodelle nach Vorbildern der Rhätischen Bahn (RhB) spezialisiert. Zweites Standbein ist ein Ladengeschäft am Firmensitz Baienfurt. „Die Umsätze mit unseren eigenen Artikeln und dem des Ladengeschäfts halten sich in etwa die Waage", betont Walter Rauch. Natürlich sind auch D+R-Modelle in Baienfurt erhältlich. „Mit einem Anteil von jeweils etwa 40 Prozent sind die Schweiz und Deutschland unsere wichtigsten Märkte für unsere RhB-Wagen." Bei der Geburtstagsfeier gab es beispielsweise zahlreiche Sonderangebote, eine Tombola und eine große LGB-Anlage, bei der man selbst am Regler stehen durfte.



Yannick Kaufmann (l.) und Walter Rauch mit dem RhB-Speisewagen.



Fotos: Frickel

Kurz nach 10 Uhr fanden sich die ersten Gäste vor dem Ladengeschäft im oberschwäbischen Baienfurt ein.

MESSE-KALENDER

28. SEPTEMBER – 2. OKTOBER 2005:
Swiss Toy, CH-Bern.

30. SEPTEMBER – 3. OKTOBER 2005:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig, Neue Messe.

14. – 16. OKTOBER 2005:
Modellbauwelt Hamburg, Messe.

21. – 23. OKTOBER 2005:
Eurospoor 2005, NL-Utrecht, Jaarbeurs.

22. – 26. OKTOBER 2005:
Modellbau International, A-Wien.

KLUNKER / HEICO

Richtigstellung

● Bei den Mustern des VT 627.0, die auf der Nürnberger Spielwarenmesse am Heico-Stand gezeigt wurden, handelt es sich nicht um Mus-ter aus dem Hause Heico-Modell, sondern um ein Modell aus einem Bausatz der Firma Michael Klunker, Modelltechnik, Gröditz.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland: € 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Vorschau

AUFS DACH GESTIEGEN

Mit einem Umbausatz von Paul Petau wertet Jörg Chocholaty das an sich schon schöne Modell der 243 von Roco weiter auf.



Foto: Chocholaty

Foto: Bohne



03-PARADIES GESCHLOSSEN

Vor 25 Jahren kam bei der Deutschen Reichsbahn das Aus für die 03.10 und die Zweizylinder-03. Bis kurz vor dem Schluss konnte man mit den schnellen Dampflokomotiven kreuz und quer durch die gesamte Republik reisen.

Das September-Heft erscheint am **17. August** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

PRÄZISION IN ZWEI DIMENSIONEN

Ein kreativer Kopf seit der Kindheit: Edgar Tinnefeld beeindruckt als Modellbauer und auch als Maler.



Foto: Gauß

Außerdem

Kran-Bewegung

Voll funktionsfähig ist der Bekohlungskran, den Dirk Diekow montiert und motorisiert hat.

Drei Jahrestage

75 Jahre Seilablaufanlage, 40 Jahre Elektrifizierung, 15 Jahre Hilbersdorfer Eisenbahnmuseum: Chemnitz feiert.

Bergers Lokrufe

Der Amalienhof bei Bad Bevensen bietet mehr als nur Urlaubsfreuden.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

SCHRITTWEISE ENTKERNUNG

180 Millionen Euro steckt die DB AG in die Modernisierung der ICE1-Flotte. Bis 2008 werden alle 59 Züge nach und nach im DB-Werk Nürnberg umgebaut.

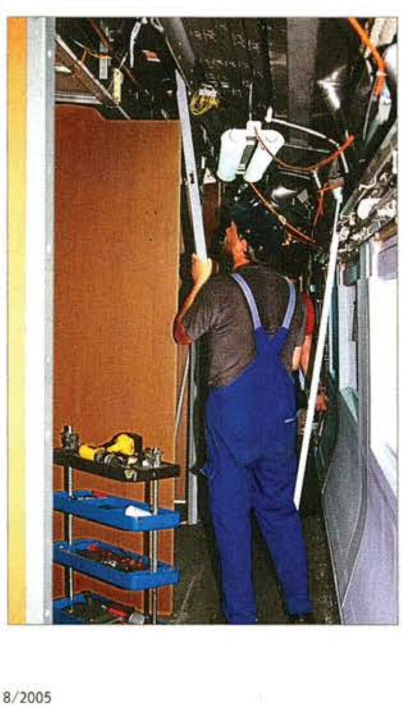


Foto: Haucke

DAUER-CAMPER MIT BAHNSTEIG

Jeden Quadratmeter vor dem Wohnwagen nutzen Ingrid und Edgar Völtzke für ihr Gartenbahn-Reich.



Foto: Alkofer